

제4장 추진성과 분석

제1절 추진성과 분석목적 및 분석방법

제2절 1·2차 증진계획의 조사방법 비교

제3절 추진성과 분석

제 4 장 추진성과 분석

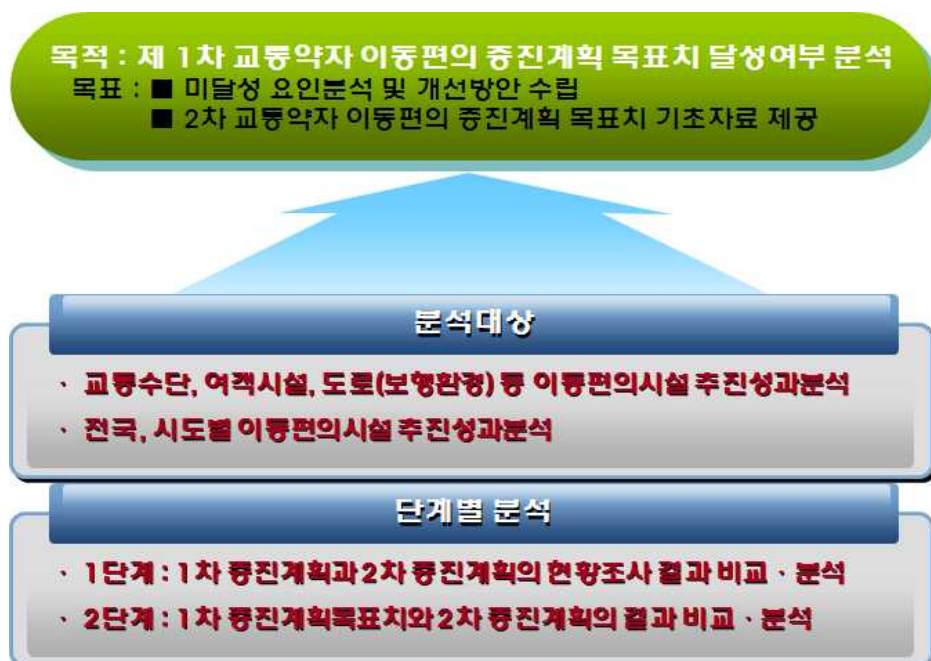
제1절 추진성과 분석목적 및 분석방법

1. 추진성과 분석 목적

- 교통약자 이동편의 정책의 추진성과 분석 목적은 제 1차 이동편의 증진계획 목표치 달성여부를 분석하는 것으로 미달성 요인을 분석하고 개선방안을 수립하기 위함
- 또한 2차 교통약자 이동편의 증진계획의 목표치를 설정하기 위한 기초자료로 제공하려 함

2. 추진성과 분석 방법

- 추진성과 분석대상은 예산군의 교통수단, 여객시설, 도로(보행환경) 등 이동편의시설을 대상으로 분석함
- 1단계는 1차 증진계획과 2차 증진계획의 현황조사 결과를 비교 및 분석함
- 2단계는 1차 증진계획 목표치와 2차 증진계획의 결과를 비교 및 분석함



<그림 4-1> 추진성과 분석목적 및 분석방법

제2절 1·2차 증진계획의 조사방법 비교

1. 조사대상

- 「제 1차 국가 교통약자이동편의증진계획(‘07~‘11)」에서는 표본조사를 토대로 하였으나, 「제 2차 국가 교통약자이동편의증진계획(‘12~‘16)」은 지표의 정확성, 신뢰성 제고를 위해 대부분 전수조사를 시행을 함

<표 4-1> 제 1·2차 증진계획의 조사대상 비교

구분		1차 증진계획 (2006년, 표본조사)	2차 증진계획 (2011년, 전수조사)
조사범위		전국대상	전국대상
교통수단	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)
여객시설	여객자동차터미널	83개소	308개소
	버스정류장	913개소	여객시설 주변 2,578개소
	철도역사	78개소	223개소
	도시철도 및 전철역사	563개소	714개소
	공항여객터미널	전수조사 15개소	15개소
	여객선터미널	전수조사 22개소	22개소
도로 (보행환경)	보도 및 지하도, 육교 등	30개 시·군 41개구역	163개 시·군 여객시설 주변 4,632구간

자료 : 「제 2차 교통약자이동편의증진계획(2012~2016)」, 국토해양부, 2012

- 「예산군 제 1차 국가 교통약자이동편의증진계획(‘09~‘11)」에서는 표본조사를 토대로 하였으나, 「예산군 제 2차 국가 교통약자이동편의증진계획(‘12~‘16)」은 지표의 정확성, 신뢰성 제고를 위해 대부분 전수조사를 시행을 함

<표 4-2> 예산군 제 1·2차 증진계획의 조사대상 비교

구분		1차 증진계획 (2009년)	2차 증진계획 (2012년)
조사범위		예산군 전지역	예산군 전지역
교통수단	버스	(주)예산교통 : 45대	(주)예산교통 : 45대
	특별교통수단	장애인 콜택시 : 1대 복지버스 : 7대	장애인콜택시 : 2대 복지셔틀버스 : 3대
여객시설	여객자동차터미널	예산시외버스터미널 : 1개소	예산종합터미널 : 1개소
	철도역사	삼교역, 예산역, 신례원역, 오가역 : 4개소	삼교역, 예산역, 신례원역 : 3개소
	버스정류장	236개소(읍면별 표본조사)	66개축 530개소(전수조사)
도로 (보행환경)	보도	317.8km(읍면별 표본조사)	390.7km중 55개축 130개지점
	횡단보도	-	390.7km중 31개축 214개지점
	육교	118m ² : 5개소(전수조사)	-
	지하차도	370m ² : 1개소(전수조사)	-

2. 조사항목

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

<표 4-3> 예산군 제 1·2차 증진계획의 조사항목수 비교

구분	1차 증진계획 (2009년 조사)	2차 증진계획 (2012년 조사)	증감
교통수단	53대	50대	▽3
여객시설	241개소	534개소	▲293
도로(보행환경)	6개소	314개지점	비교불가

3. 만족도조사

- 제 1차의 만족도 조사는 서비스수준의 평가 및 문제점, 불편사항 및 개선사항에 대해 조사하였으나, 제 2차의 만족도 조사에서는 이동실태현황과 각 이동편의시설별 항목에 대한 만족도를 조사하여 서비스수준 분석에 초점을 맞추고자 함
- 저상버스 도입 및 확대, 보행신호등 잔여표시기와 같이 도입이 필요한 항목에 대해 의견을 물어봄

<표 4-4> 예산군 제 1·2차 증진계획의 만족도 조사대상 비교

구분		1차 증진계획 (2009년 조사)	2차 증진계획 (2012년 조사)
조사대상		일반인 장애인 고령자 임산부 어린이	일반인 장애인 고령자 임산부 어린이
조사항목		<ul style="list-style-type: none"> - 기본사항(성별, 연령, 거주지, 장애유형 및 등급) - 교통약자 인지현황(교통약자 인지 여부, 교통약자 인지 경로) - 서비스수준 평가 및 문제점 (교통약자 이동편의 서비스 수준 평가, 이동편의시설의 개선되어야 할 문제점) - 이동편의시설 이용시 불편사항 및 개선사항(교통수단 이용시, 여객시설 이용시, 보행시설 이용시) - 이동편의시설 만족도(교통수단, 여객시설, 보행환경) 	<ul style="list-style-type: none"> - 일반사항(성별, 연령, 거주지, 해당 그룹) - 이동실태현황(외출목적, 외출시 교통수단 이용빈도, 이용교통수단) - 교통수단 만족도(버스 및 특별교통수단) - 여객시설 만족도(버스정류장, 터미널, 역사) - 도로(보행환경)만족도(보도, 횡단보도, 지하도, 육교) - 저상버스 도입 및 확대 - 보행신호 잔여표시기
조사수량	일반인	152(50.3%)	158인(51.6%)
	교통약자	장애인 : 40인(13.2%) 고령자 : 40인(13.2%) 임산부 : 30인(9.9%) 어린이 : 40인(13.2%) 소계 : 150인(49.7%)	장애인 : 38인(12.4%) 고령자 : 50인(16.3%) 임산부 : 20인(6.5%) 어린이 : 40인(13.1%) 소계 : 148인(48.4%)
	합계	302인(100.0%)	306인(100.0%)

제3절 추진성과 분석

1. 이동편의시설 설치율 및 만족도 비교

- 제 1차년도와 제 2차년도 조사 자료를 비교한 결과 특별교통수단을 제외한 이동편의시설 모두 종합점수가 증가됨
- 제 1차년도에 비해 제 2차년도 조사결과 설치율이 모두 증가됨
- 철도 역사를 제외하고 만족도가 저하되었으며 특히, 여객터미널은 노후화된 시설로 인해 만족도가 크게 저하됨

<표 4-5> 예산군 제 1·2차 이동편의시설조사 설치율 및 만족도 비교

구분		제 1차 증진계획(2009년)			제 2차 증진계획(2012년)			비교		
		설치율 (%)	만족도	종합 점수	설치율 (%)	만족도	종합 점수	설치율 (%)	만족도	종합 점수
교통수단	버스	28.2	50.0	34.7	57.7	47.4	54.6	▲29.5	▽2.6	▲19.9
	특별교통수단	91.7	56.0	81.0	92.0	41.8	76.9	▲0.3	▽14.2	▽4.1
여객시설	여객터미널	28.8	63.0	39.1	43.6	39.5	42.4	▲14.8	▽23.5	▲3.3
	철도역사	55.7	54.0	55.2	81.8	67.1	77.4	▲26.1	▲13.1	▲22.2
	버스정류장	13.0	54.0	25.3	25.6	46.8	32.0	▲12.6	▽7.2	▲6.7
도로(보행환경)	보도	14.7	55.0	26.8	69.3	40.8	60.8	▲54.6	▽14.2	▲34
	횡단보도	-	-	-	16.6	46.0	25.4	-	-	-

주 : 1)설치율은 「교통약자의 이동편의 증진법 [별표1] 이동편의시설의 구조 및 재질등에 관한 세부기준」에 제시된 설치기준에 따라 기준 적합 설치율만 고려한 수치임

2)만족도는 일반인 및 교통약자의 설문조사를 통한 만족도 점수의 평균 값임

3)종합점수는 (0.7)×(설치율) + (0.3)×(만족도)

2. 이동편의시설 목표치 달성 평가

- 제 1차년도의 목표치 종합점수를 달성한 시설은 여객시설(▲0.6점)이고, 신축역사와 버스정류장 개설 등이 실효를 거두고 있는 것으로 판단됨
- 교통수단과 도로(보행환경)은 종합점수에는 달성하지 못하였으나, 달성정도가 비교적 높게 분석됨
- 교통수단, 여객시설, 도로(보행환경)의 이동편의시설 모두 제 1차 증진계획의 목표치 서비스수준에 달성함

<표 4-6> 예산군 이동편의시설 목표치 달성 평가

구분		제 1차 증진계획 목표치(2011년)		제 2차 증진계획(2012년)		비교	
		종합점수	서비스 수준	종합점수	서비스 수준	종합점수	서비스 수준
교통 수단	버스, 특별교통수단	69.0	Co	65.8	Co	▽3.2	달성
여객 시설	여객터미널, 역사, 버스정류장	50.0	Do	50.6	Do	▲0.6	달성
도로 (보행 환경)	보도, 횡단보도	45.0	D-	43.0	D-	▽2.0	달성

주 : 1)설치율은 「교통약자의 이동편의 증진법 [별표1] 이동편의시설의 구조 및 재질등에 관한 세부기준」에 제시된 설치기준에 따라 기준적합 설치율만 고려한 수치임

2)만족도는 일반인 및 교통약자의 설문조사를 통한 만족도 점수의 평균 값임

3)종합점수는 (0.7)×(설치율) + (0.3)×(만족도)

제5장 계획의 기본목표 및 추진전략

제1절 계획의 기본목표

제2절 계획의 지표 및 목표치 설정

제 5 장 계획의 기본목표 및 추진전략

제1절 계획의 기본목표

1. 계획의 비전

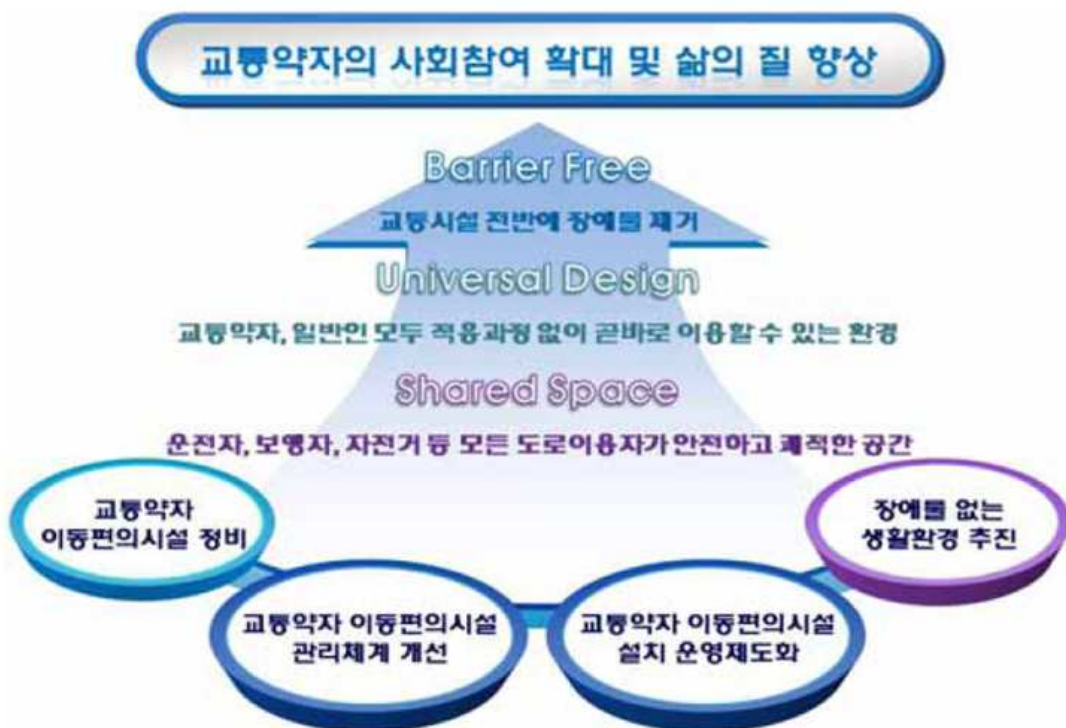
- 대부분의 통행은 교통수단을 이용해야 한다는 특성으로 인해 일부 교통수요는 예산부족, 교통서비스에 대한 기술부족 등의 이유로 잠재수요로 남아있게 되는 특징이 있음
- 교통약자 및 극빈자 교통수요가 여기에 해당되며 사회적 형평성과 소득 재분배의 관점에서 이러한 교통 소외계층에 대한 배려가 필요함
- 교통은 유발수요로서 자체가 목적이 아닌 삶을 영위하면서 필요한 활동이나 목적을 지원하기 위한 수단으로 교통약자의 이동편의 증진도 공동체적 삶에 대한 인식을 바탕으로 수립되어야 함
- 본 과업은 잠재수요를 현실화하여 교통약자의 이동권 보장과 교통약자 이동편의 인식제고를 통해 모두가 편리한 교통복지사회 구현을 비전으로 함



<그림 5-2> 교통약자이동편의증진계획의 비전 및 추진전략

2. 계획의 목표

- 본 계획의 비전은 교통약자의 사회참여를 확대하고 삶의 질을 향상시키는 것이며 이러한 비전을 달성하기 위해 "교통약자가 불편함이 없이 이동할 수 있는 Barrier-Free 도시 조성"을 궁극적 목표로 설정
- 교통약자 이동편의시설 설치 현황과 문제점을 분석한 결과 시설의 정비와 관리 체계 개선이 시급한 것으로 분석되었으며 이동지원센터 설치, 저상버스도입 등에 대한 요구가 가장 많았고 이러한 시설 설치를 위한 제도적 장치 마련이 시급한 것으로 조사됨
- 교통약자의 사회참여를 확대하기 위해서는 일부 교통수단이나 시설개선이 아닌 생활환경 전반에 걸쳐 별도의 적응 없이 보편적으로 이용할 수 있는 환경을 만드는 Universal design 또는 Design for all의 개념 도입이 필요한 것으로 분석되어 장애물 없는 생활환경 추진을 세부 목적으로 설정
- 결과적으로 「교통약자 이동편의시설 정비」, 「교통약자 이동편의시설 관리체계 개선」, 「교통약자 이동편의시설 설치·운영 제도화」, 「장애물 없는 생활환경 추진」을 구체적인 세부 목표로 설정

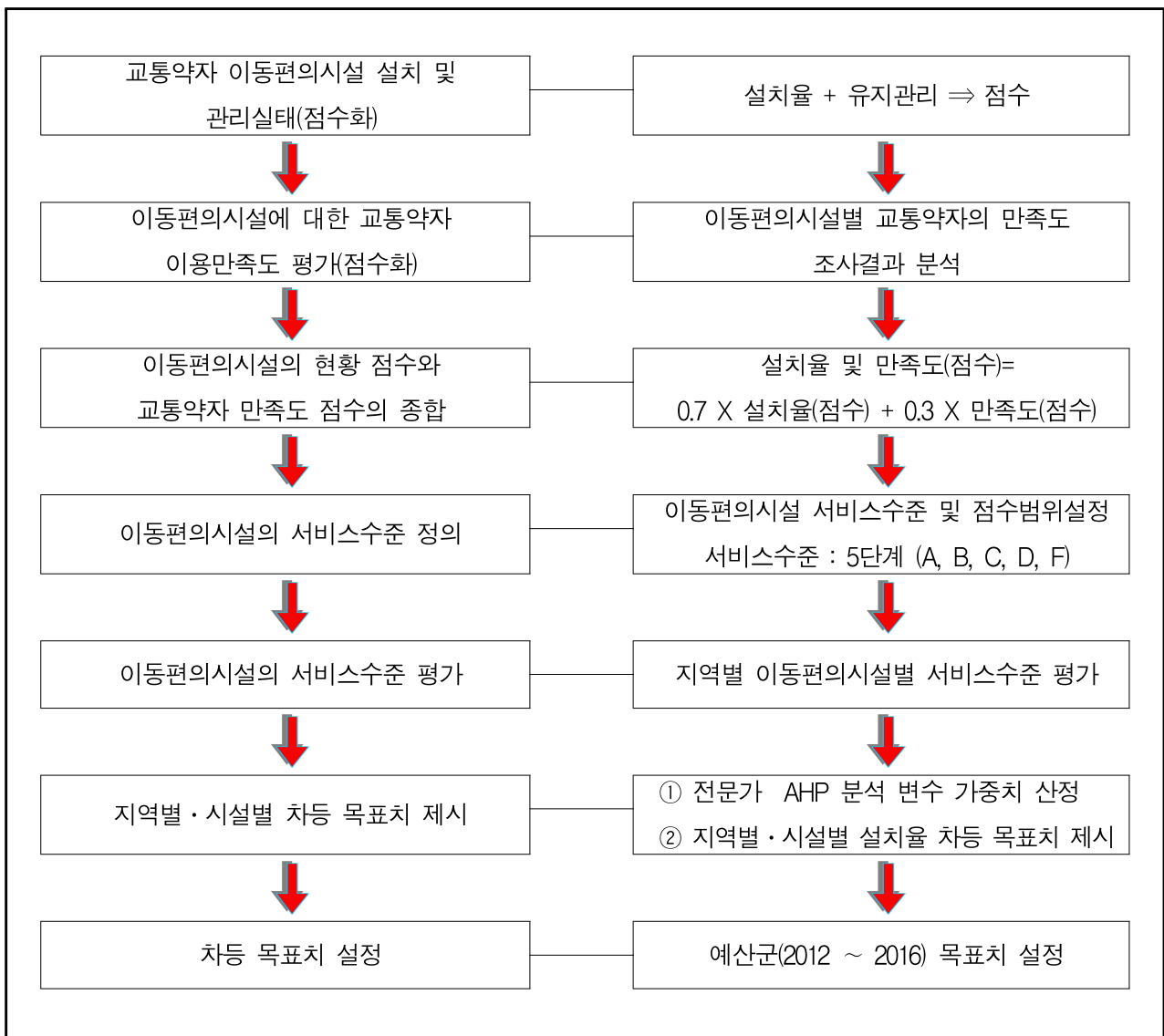


<그림 5-3> 교통약자이동편의 증진계획의 목표

제2절 계획의 지표 및 목표치 설정

1. 개요

- 주요 항목별로 조사된 이동편의시설 실태분석 결과를 토대로 대상시설별 현재의 정비수준을 파악하고, '교통약자 이동편의증진계획'상의 전국평균치를 고려하여 계획기간 중에 달성할 장래 목표치를 설정함
- 교통약자 이동편의시설 및 보행환경 실태, 이용만족도를 종합하여 현재 이동편의시설의 서비스수준을 평가함



<그림 5-4> 목표치 설정 절차

2. 교통약자 이동편의시설의 서비스수준 평가

가. 교통약자 이동편의시설의 서비스수준 단계

- 교통약자 이동편의시설의 서비스수준은 5단계로 구분하여 교통약자 이동편의시설의 서비스수준평가에 활용함

<표 5-7> 교통약자 이동편의시설의 서비스수준 정의

서비스수준		정의	점수 범위
A		교통약자가 이동하는데 불편함이 없음 (교통약자 이동편의시설의 보수 및 관리)	100~90.0
B	B+	교통약자가 이동하는데 불편함이 거의 없음 (교통약자 이동편의시설의 보수 및 개선 필요)	89.9~85.0
	Bo		84.9~80.0
	B-		79.9~75.0
C	C+	교통약자가 이동하는데 불편함이 조금 있음 (교통약자 이동편의시설 개선 및 확충 필요함)	74.9~70.0
	Co		69.9~65.0
	C-		64.9~60.0
D	D+	교통약자가 이동하는데 불편함 (교통약자 이동편의시설의 개선 및 확충 시급함)	59.9~54.0
	Do		53.9~47.0
	D-		46.9~40.0
F		교통약자가 이동하는데 매우 불편함 (교통약자 이동편의시설의 개선 및 확충 매우 시급함)	39.9~0

자료 : 「제 2차 교통약자이동편의증진계획(2012~2016)」, 국토해양부, 2012

나. 예산군 교통약자 이동편의시설의 서비스수준 현황

- 교통약자 이동편의시설의 서비스수준은 이동편의시설 이용만족도 조사 결과를 토대로 종합점수를 산출하여 평가함

- 예산군 교통약자 이동편의시설의 서비스수준 산출결과 여객시설의 버스정류장과 도로(보행환경)의 횡단보도 서비스수준이 'F'인 것으로 분석되어 개선 및 확충이 매우 시급한 것으로 나타남
- 전국의 서비스수준과 비교할 때 역사를 제외한 모든 이동편의시설은 전국평균에 비해 낮게 산출됨

<표 5-8> 교통약자 이동편의시설의 서비스수준

구 분		설치율(%)	만족도	종합점수	서비스수준	
전 국	교통수단	버 스	63	58	62	C-
	여객시설	여객터미널	43	56	47	Do
		철도역사	73	62	70	C+
		버스정류장	37	56	43	D-
	도로 (보행환경)	보도	82	56	74	C+
		기타보행환경	59	58	59	D+
예산군	교통수단	버 스	57.7	47.4	54.6	D+
	여객시설	여객터미널	43.6	39.5	42.4	D-
		철도역사	81.8	67.1	77.4	B-
		버스정류장	25.6	46.8	32.0	F
	도로 (보행환경)	보도	69.3	40.8	60.8	C-
		횡단보도	9.5	46	20.5	F

자료 : 전국 서비스수준 - 「제 2차 교통약자이동편의증진계획(2012~2016)」, 국토해양부, 2012

주 : 1)설치율은 「교통약자의 이동편의 증진법 [별표1] 이동편의시설의 구조 및 재질등에 관한 세부기준」에 제시된 설치기준에 따라 기준 적합 설치율만 고려한 수치임

2)만족도는 일반인 및 교통약자의 설문조사를 통한 만족도 점수의 평균 값임

3)종합점수는 (0.7)×(설치율) + (0.3)×(만족도)

라. 목표치 설정

1) 목표치 설정 개요

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

<표 5-9> AHP 항목별 가중치 산정

구분		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

자료 : 「제 2차 교통약자이동편의증진계획(2012~2016)」, 국토해양부, 2012

2) 목표치 산정 방법

- 지역특성, 정책적요인, 교통약자 현황의 표준화점수와 가중치간 곱으로 차등화 점수를 산정함
- 차등화 점수가 가장 높은 지역의 설치율이 100%이 되도록하여 각 지자체별 설치율을 산정함(식 1 참조)
 - 전국 평균 설치율을 국가 목표치로 가정함
- 국가목표치를 기준으로 서울특별시, 6개 광역시, 그 외 도지역의 목표치를 재산정(식 2 참조)하여 차등화된 목표치를 설정함
- 각 교통수단, 여객시설 및 도로의 세부항목을 검토하고 현실적으로 적용 가능 여부를 검증하여 최종 차등 목표치를 제시함
- 국가 목표치는 최소한 서비스수준 "C" 이상 되도록 설정함

3) 차등 목표치 산정식

<표 5-10> <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(%)

자료 : 「제 2차 교통약자이동편의증진계획(2012~2016)」, 국토해양부, 2012

<표 5-11> <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(%)

자료 : 「제 2차 교통약자이동편의증진계획(2012~2016)」, 국토해양부, 2012

4) 목표치 설정에 대한 검증

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

<표 5-12> 수단 및 시설별 검토항목

수단 및 시설	검토항목
버스, 도시철도, 여객선	<ul style="list-style-type: none"> · 승강구(계단코 및 고무재질 설치) · 교통약자좌석(스티커, 좌석커버 등) · 수직손잡이 · 장애인접근가능표시(저상버스)
버스터미널, 도시철도 역사, 철도역사	<ul style="list-style-type: none"> · 수평이동시설(호출벨, 촉각식안내판) · 수직이동시설 복도 및 통로(손잡이 등) · 위생시설의 대변기 항목(세면대 점자표시 등) · 유도 및 안내시설(청각신호장치)

자료 : 「제 2차 교통약자이동편의증진계획(2012~2016)」, 국토해양부, 2012

- 교통수단, 여객시설별 기준 적합율 조정가능
 - 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
- 검증결과, 제시된 목표치는 실현 가능성이 있음
 - 조정된 평균 기준 적합률과 제시된 목표치의 차이는 예산투입으로 가능

<표 5-13> 지역별 조정된 기준 적합률과 제시된 목표치 비교

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

자료 : 「제 2차 교통약자이동편의증진계획(2012~2016)」, 국토해양부, 2012

5) 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

<표 5-14> 설치율과 만족도에 대한 상관관계

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

자료 : 「제 2차 교통약자이동편의증진계획(2012~2016)」, 국토해양부, 2012

- 제2차 증진계획의 만족도 목표치는 설치율, 만족도의 증감 등을 종합적으로 고려하여 설정
 - 기본적으로 제1차 년도의 만족도의 목표치를 준용
 - 제1차 년도의 만족도 목표치를 기준으로 설치율의 증감에 따라 만족도 목표치를 수정

<표 5-15> 만족도 준용항목 및 만족도 수정사항

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)	
도로(보행환경)	-	- 보도 (75 ⇨ 85)
		- 기타보행 (75 ⇨ 85)

자료 : 「제 2차 교통약자이동편의증진계획(2012~2016)」, 국토해양부, 2012

<표 5-16> 지역별·시설별 최종 차등목표치

수단 및 시설		지역별	목표치			
			설치율	만족도	종합점수	비고
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		
도로 (보행환경)	보도	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	

자료 : 「제 2차 교통약자이동편의증진계획(2012~2016)」, 국토해양부, 2012

주 : 1)광역시는 6개 광역시와 경기도를 포함

2)교통수단 중 철도, 항공기, 여객선은 지역별 차등이 의미가 없으므로 공통 목표치 제시

3)공항과 여객선터미널은 국제선 및 국내선으로 구분하여 차등 목표치 제시

4)비고는 2011년 교통약자이동편의시설 서비스수준 평가 결과임

마. 예산군 목표치 설정

- 2012년 교통약자 이동편의 시설 실태조사결과 교통수단 D+, 여객시설 B- ~ F, 도로시설 C- ~ F로 분석됨
- 따라서 본 과업의 목표치는 「제 2차 교통약자이동편의증진계획(2012~2016)」에서 제시한 지역별 차등목표치를 반영하여 목표치를 설정함
- 예산군은 지역별 그룹중 기타 도에 해당하므로 <표 5-10>에서 제시한 지역별·시설별 차등 목표치를 적용함
- 조사된 이동편의시설 실태분석 결과를 토대로 예산군 교통약자 이동편의 증진 계획의 설치율 및 만족도, 장래 목표치를 <표 5-11>과 같이 설정하였음

<표 5-17> 예산군 교통약자 이동편의시설의 목표치 설정

구 분		2012년 실태조사결과				목표치 설정(2016년)			
		설치율(%)	만족도	종합 점수	서비스 수준	설치율(%)	만족도	종합 점수	서비스 수준
교통 수단	버 스	57.7	47.4	54.6	D+	65	75	68	Co
여객 시설	여객터미널	43.6	39.5	42.4	D-	65	75	72	C+
	역사	81.8	67.1	77.4	B-	85	86	85	B+
	버스정류장	25.6	46.0	32.0	F	55	80	63	C-
도로 (보행 환경)	보도	69.3	40.8	60.8	C-	80	85	82	Bo
	횡단보도	16.6	46.0	25.4	F	60	85	68	Co

주 : 1)종합점수는 (0.7)×(설치율) + (0.3)×(만족도)

2)만족도는 일반인 및 교통약자의 설문조사를 통한 만족도 점수의 평균 값임