



Gumi

• 구미시 지방교통약자 이동편의 증진계획 •

제 1 장

과업의 개요

1.1 과업의 배경 및 목적

1.2 과업의 법적근거 및 수립경위

1.3 과업의 범위

1.4 과업의 수행절차

1.5 제1차 교통약자
이동편의증진계획 평가

제 1 장 과업의 개요

1.1 과업의 배경 및 목적

1.1.1 과업의 배경

가. 교통약자의 교통여건변화

- 2011년 기준 구미시의 교통약자 인구는 93,404인으로 구미시 전체인구의 약 22.6%로 구성되는 것으로 나타났다.
- 장애의 교통약자는 지속적으로 증가할 것으로 전망되어지나 이에 따른 교통약자의 이동권 증진을 위한 시설 개선 및 확충의 계획은 미흡한 실정이다.
- 따라서, 교통약자(장애인, 고령자, 어린이, 임산부 등)의 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 다양한 이동편의의 활성화 정책 추진이 필요하다.

나. 국가정책의 여건변화

- 1998년 4월 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률」이 제정되었으며, 2005년 1월 「교통약자의 이동편의 증진법」을 제정하고, 지방교통약자 이동편의 증진계획을 수립함으로써, 교통약자의 보다 안전하고 편리한 이동을 위한 교통여건을 조성토하도록 하고 있다.
- 교통수단, 여객시설, 보행환경 등의 개선 및 확충을 위한 종합적이고 체계적인 계획을 수립하여 구미시의 교통약자 이동편의 증진을 도모하도록 한다.

1.1.2 과업의 목적

- 본 과업의 목적은 구미시의 장애인, 고령자, 임산부 등의 교통약자를 위한 이동편

의 증진정책의 기본방향 및 목표를 제시함에 있다.

- 실행 가능한 이동편의시설 및 보행환경에 관한 대책을 마련하고, 사업추진에 필요한 투자비 산정과 소요재원 확보방안을 제시한다.
- 기존의 차량소통 위주의 교통정책에서 인간중심의 교통정책으로 전환하여 선진교통 시스템을 구축하기 위한 체계적인 계획을 수립하도록 한다.

1.2 과업의 법적근거 및 수립경위

1.2.1 법적근거

- 과업의 법적근거는 『교통약자의 이동편의 증진법』 제6조, 제7조, 제8조에서 제시하는 관련규정은 다음과 같다.

<표 1-1> 과업시행의 근거법률

교통약자의 이동편의 증진법 [법률 제9868호, 2009.12.29, 일부개정] 제 6 조[교통약자이동편의 증진계획의 수립 등]
① 국토해양부장관은 교통약자의 이동편의증진을 위한 5년 단위의 계획(이하 "교통약자이동편의증진계획"이라 한다)을 수립하여야 한다. <개정 2008.2.29>
② 교통약자이동편의증진계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. <ol style="list-style-type: none"> 1. 교통약자이동편의증진정책의 기본방향 및 목표에 관한 사항 2. 이동편의시설의 설치 및 관리 실태 3. 보행환경 실태 4. 이동편의시설의 개선과 확충에 관한 사항 5. 저상버스 도입에 관한 사항 6. 보행환경 개선에 관한 사항 7. 특별교통수단 도입에 관한 사항 8. 교통약자이동편의증진계획의 추진에 소요되는 재원조달 방안 9. 그 밖에 교통약자의 이동편의증진을 위하여 대통령령이 정하는 사항
③ 국토해양부장관은 교통약자이동편의증진계획을 수립하고자 하는 때에는 미리 관계 중앙행정기관의 장과 시·도지사의 의견을 들은 후 「국가통합교통체계효율화법」 제106조에 따른 국가교통위원회(이하 "국가교통위원회"라 한다)의 심의를 거쳐야 한다. 수립된 교통약자이동편의증진계획을 변경하고자 하는 때에도 또한 같다. 다만, 대통령령이 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 그러하지 아니하다. <개정 2008.2.29, 2008.3.28, 2009.6.9>
④ 국토해양부장관은 관계 중앙행정기관의 장과 시·도지사에게 교통약자이동편의 증진계획의 수립 또는 변경을 위하여 필요한 자료의 제출을 요구할 수 있다. 이 경우 관계 중앙행정기관의 장과 시·도지사는 특별한 사유가 없는 한 이에 응하여야 한다.<개정 2008.2.29>
⑤ 국토해양부장관은 제3항의 규정에 의하여 수립 또는 변경된 교통약자이동편의증진계획을 대통령령이 정하는 바에 의하여 고시하고 관계 중앙행정기관의 장 및 시·도지사에게 통보하여야 한다. <개정 2008.2.29>

〈표 1-1〉 (계 속)

제 7 조[지방교통약자 이동편의 증진계획의 수립 등]

- ① 특별시장·광역시장·특별자치도시·시장(이하 "시장"이라 한다) 또는 군수(광역시에 있는 군의 군수는 제외한다. 이하 같다)는 교통약자이동편의 증진계획에 따라 관할 지역의 교통약자의 이동편의 증진을 촉진하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 주민 및 관계 전문가의 의견을 들어 5년 단위의 지방교통약자이동편의 증진계획(이하 "지방교통약자이동편의 증진계획"이라 한다)을 수립하여야 한다. <개정 2009.4.1>
- ② 지방교통약자 이동편의 증진계획에는 제6조제2항 각호의 사항과 관할 지방자치단체의 지역적 특성을 감안한 교통약자의 이동편의 증진에 관한 사항이 포함되어야 한다.
- ③ 시장 또는 군수가 지방교통약자 이동편의 증진계획을 수립하고자 하는 때에는 미리 관계 교통행정기관과 협의하여야 한다.
- ④ 특별시장·광역시장 또는 특별자치도시시는 지방교통약자 이동편의 증진계획을 수립하려면 「국가통합교통체계효율화법」 제110조에 따른 지방교통위원회의 심의를 받아야 한다. <개정 2008.3.28, 2009.4.1, 2009.6.9>
- ⑤ 시장 또는 군수가 제2항 및 제3항에 따라 지방교통약자이동편의 증진계획을 입안한 때에는 해당 지방교통약자 이동편의 증진계획을 확정하기 전에 대통령령으로 정하는 바에 따라 특별시장·광역시장 또는 특별자치도시시는 국토해양부장관에게, 시장(특별시장·광역시장 또는 특별자치도시시는 제외한다) 또는 군수는 도지사에게 각각 지방교통약자 이동편의 증진계획안을 제출하여야 한다. <개정 2008.2.29, 2009.4.1>
- ⑥ 국토해양부장관 또는 도지사는 제5항의 규정에 의하여 지방교통약자 이동편의 증진계획을 제출받은 때에는 국가교통위원회 또는 지방교통위원회의 심의를 거쳐 당해 시장 또는 군수에게 의견을 제시할 수 있다. <개정 2008.2.29, 2009.6.9>
- ⑦ 시장 또는 군수는 제6항의 규정에 따라 의견을 제시받은 때에는 특별한 사유가 없는 한 이를 반영하여 지방교통약자 이동편의 증진계획을 확정하고 이를 고시하여야 한다.
- ⑧ 시장 또는 군수는 교통약자이동편의 증진계획이 변경되거나 지방교통약자이동편의 증진계획에 포함된 사항을 변경할 필요가 있는 경우에는 지방교통약자이동편의 증진계획을 변경할 수 있다.
- ⑨ 지방교통약자이동편의 증진계획의 변경에 관하여는 제3항부터 제7항까지의 규정을 준용한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 그러하지 아니하다. <개정 2009.4.1>

제 8 조[연차별시행계획의 수립]

- ① 시장 또는 군수는 지방교통약자이동편의 증진계획을 집행하기 위한 연차별시행계획을 수립하여야 한다.
- ② 제1항의 규정에 의한 연차별시행계획의 수립·변경·시행 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

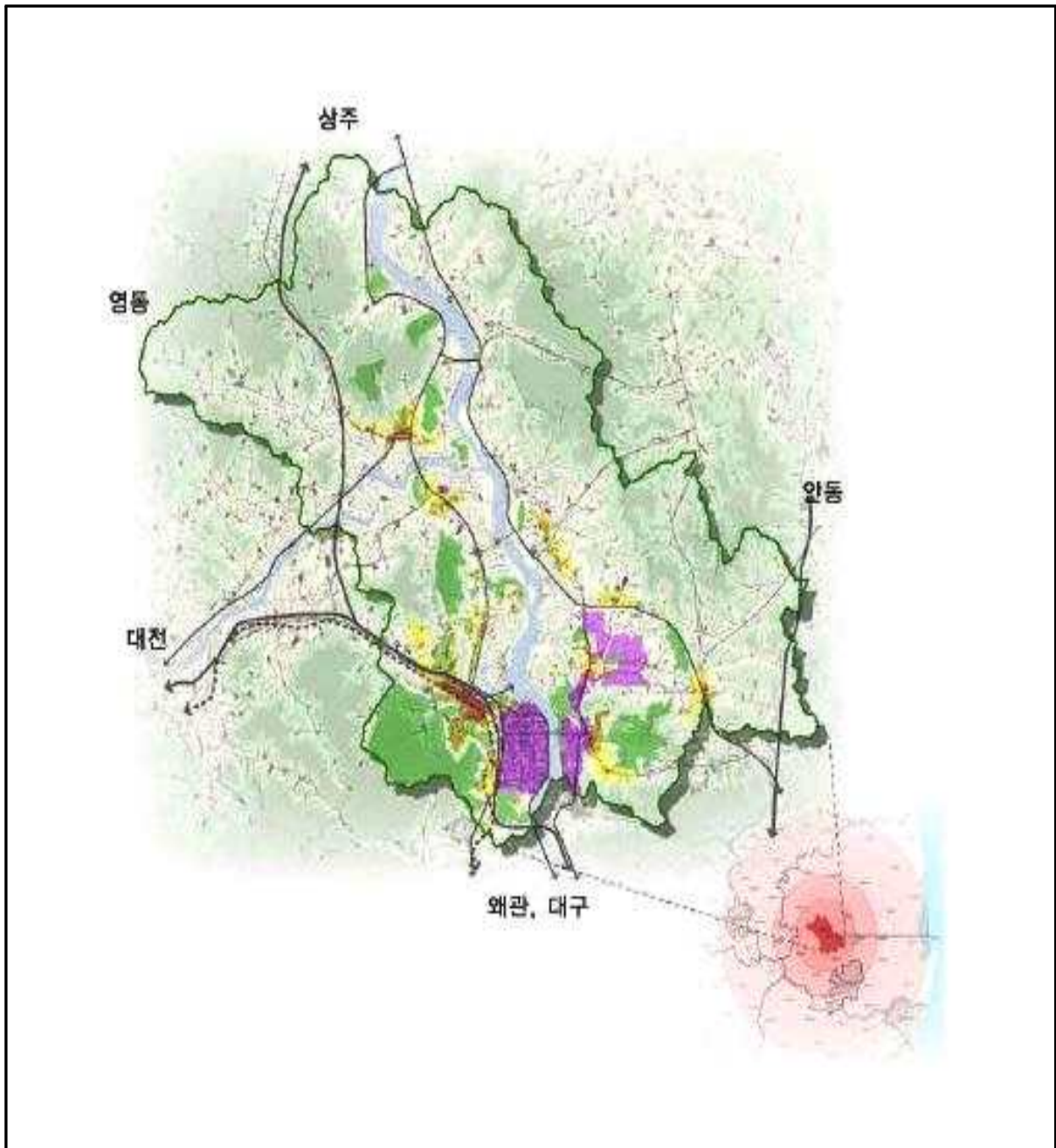
1.2.2 수립경위

- 2005. 1. 27. 교통약자의 이동편의 증진법 제정(2006. 1. 28.부터 시행)
- 2006. 3. ~ 2007. 1. 교통약자 이동편의 증진계획 수립 연구용역(한국교통연구원)
- 2006. 11. 교통약자 이동편의 증진계획(안)에 관한 NGO 자문회의 및 공청회 개최
- 2007. 2. 교통약자 정책자문위원회 자문
- 2007. 4. 국가 교통약자 이동편의 증진계획('07 ~ '11년) 1차 수립
- 지방교통약자 이동편의 증진계획 수립 의무화(법 제7조)
- 2012. 국가 교통약자 이동편의 증진계획('12 ~ '16년) 2차 수립

1.3 과업의 범위

1.3.1 공간적 범위

- 1차 범위 : 구미시 전역
- 2차 범위 : 구미시 행정구역 주변 교통영향권



<그림 1-1> 과업의 공간적 범위

1.3.2 시간적 범위

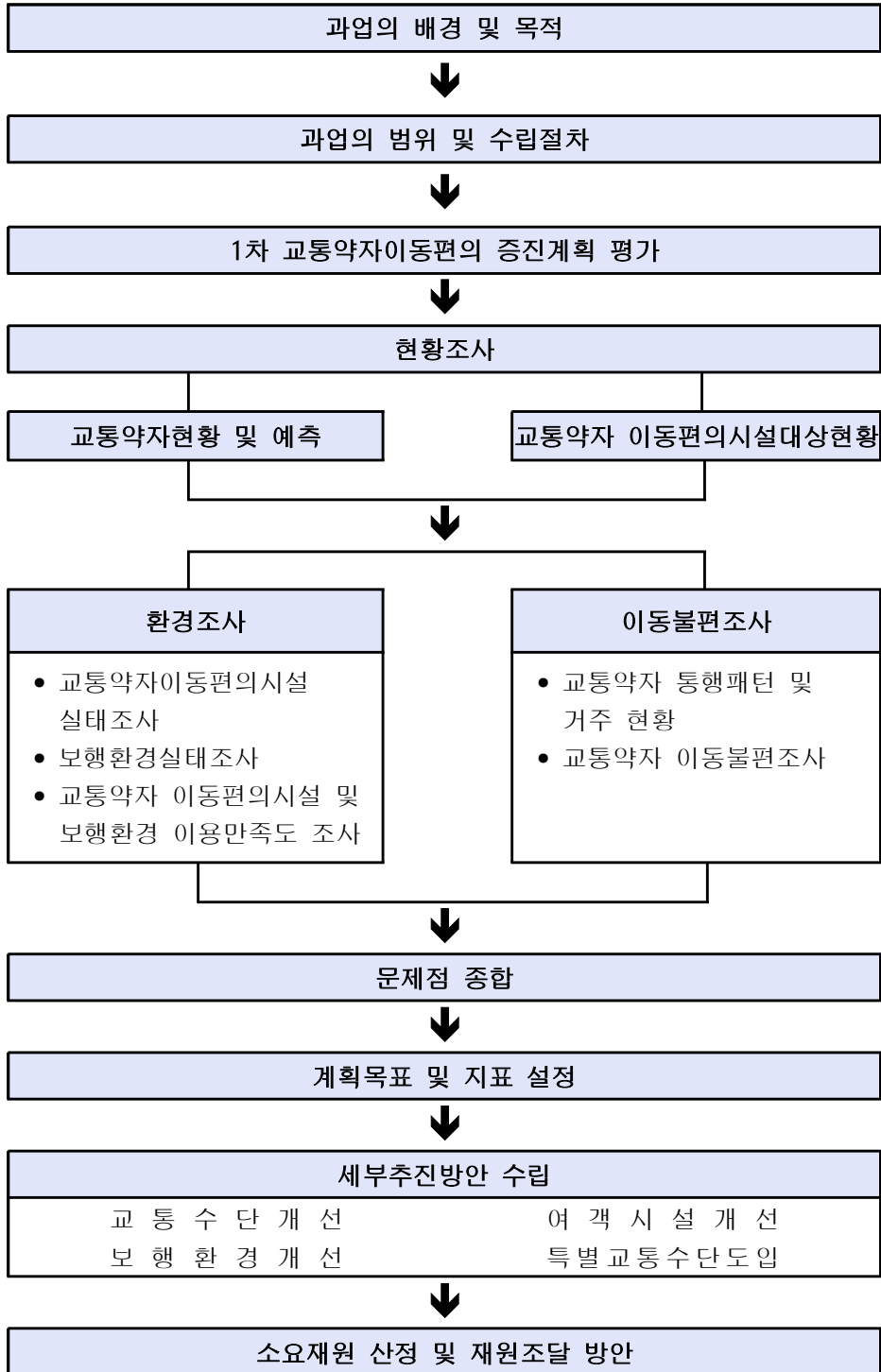
- 기준연도 : 2013년
- 계획기간 : 2012년 ~ 2016년
- 목표연도 : 2016년

1.3.3 내용적 범위

- 제1차 교통약자이동편의 증진계획의 평가
- 교통약자 현황 및 전망
- 교통약자 이동편의시설 및 보행환경 현황
- 교통약자 이동실태 및 만족도 분석
- 기본목표와 추진전략
- 교통약자 이동편의시설 개선방안
- 저상버스 및 특별교통수단 도입방안
- 소요재원 산정 및 재원조달 방안

1.4 과업의 수행절차

○ 교통약자 이동편의 증진계획의 실행을 위한 주요 수행과정은 다음과 같다.



<그림 1-2> 과업수행 절차

1.5 제1차 교통약자이동편의 증진계획 평가

1.5.1 교통약자이동편의 증진계획 관련계획

가. 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

나. 제2차 저 출산·고령사회 기본계획(‘11 ~ ‘15)

- 정부는 범 국가적인 저 출산·고령화 문제에 본격 대처하고 범 국가적인 추진체계를 구축하기 위해 기본계획을 5년마다 수립·추진
- 제2차 저 출산·고령사회의 계획은 『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, 성장 동력 확

보 및 분야별 제도개선 등 3개 추진과제 설정

- 고령사회 삶의 질 향상 기반 구축 추진과제에는 고령·친화적 대중교통, 철도 및 지하철의 승강설비 확충, 저상버스 보급 확대, 보행우선구역사업, 장애물 없는 생활환경 인증확대 등을 통해 고령자의 안전한 보행환경 조성이 포함되어 있음

다. 제3차 장애인 정책발전 5개년 계획('08 ~ '12)

- 산업화에 따른 장애발생 요인 및 장애인의 증가에 대처
- '93년 UN ESCAP의 「제1차 아·태 장애인 10년의 행동계획」을 근간으로 장애계의 요구에 의해 계획 도입
- 장애인 복지를 선진국 수준으로 향상시키기 위해 범 정부적 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 교육지원 체계 구축 및 문화 활동 확대, 장애인이 일할 수 있는 사회 실현, 장애 통합적 접근으로 사회참여 확대와 권익증진

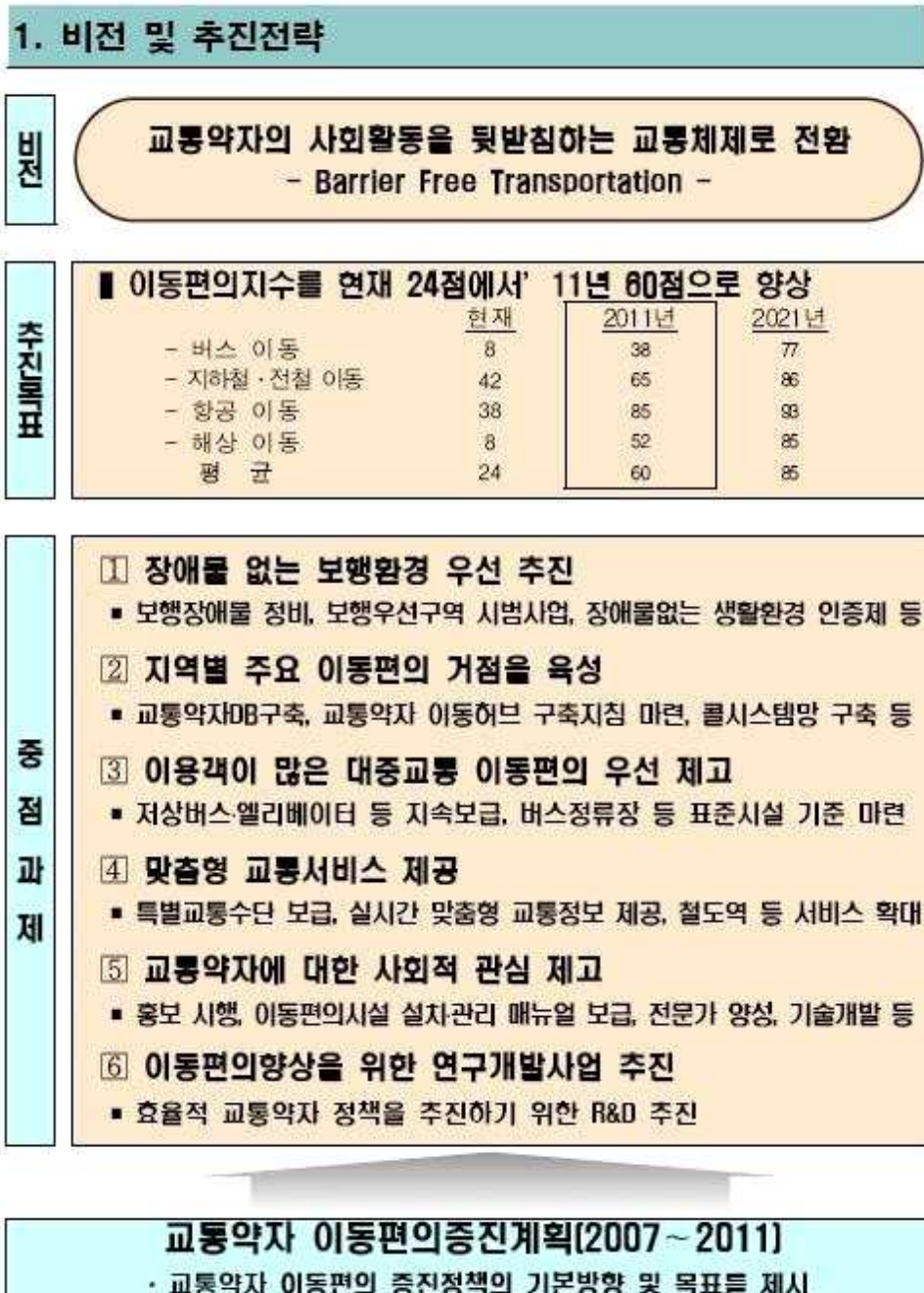
라. 교통약자이동편의증진계획('07 ~ '11)

- 도시규모 및 특성에 적합한 교통약자 이동편의 증진을 위한 5년 단위의 계획을 중앙행정기관 및 지방자치단체에서 수립·시행
 - 「교통약자의 이동편의 증진법」 제6조에 근거

1.5.2 제1차 교통약자이동편의 증진계획 평가

가. 제1차 교통약자 이동편의증진계획(국토해양부)의 평가

1) 제1차 계획의 비전 및 추진전략



2) 제1차 계획의 추진성과 분석

(1) 이동편의시설 설치율 및 만족도 비교

- 제1차년도와 제2차년도 조사 자료를 비교한 결과 설치율 및 만족도가 대부분 향상
- 교통수단 중 도시철도 및 전철, 철도의 설치율은 1차년도에 비해 다소 저하되는 것으로 나타났다.
- 여객시설 중 철도역사의 설치율은 하락하였고, 공항여객터미널은 가장 큰 폭의 증가율(19점 상승)을 나타냈다.
- 철도역사는 1차년도에는 78개의 역사를, 2차년도에는 223개 역사를 조사함에 따라 이동편의시설 설치가 미흡한 역사가 포함되어 설치율이 하락하였다.
- 교통수단, 여객시설, 보행환경의 대부분의 항목에서 1차년도에 비해 만족도가 소폭 향상되었으나, 여객자동차터미널, 여객선터미널의 만족도는 소폭 하락하였다.

<표 1-2> 이동편의시설조사 설치율 및 만족도 비교

구분		제1차 증진계획(2006년)			제2차 증진계획(2011년)			비교		
		설치율	만족도 ¹⁾	종합점수	설치율	만족도	종합점수	설치율	만족도	종합점수
교통 수단	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
여객 시설	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 환경	보도	66	56	63	82	56	74	▲16	-	▲11
	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

(2) 이동편의시설 목표치 달성 평가

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

〈표 1-3〉 이동편의시설 목표치 달성 평가

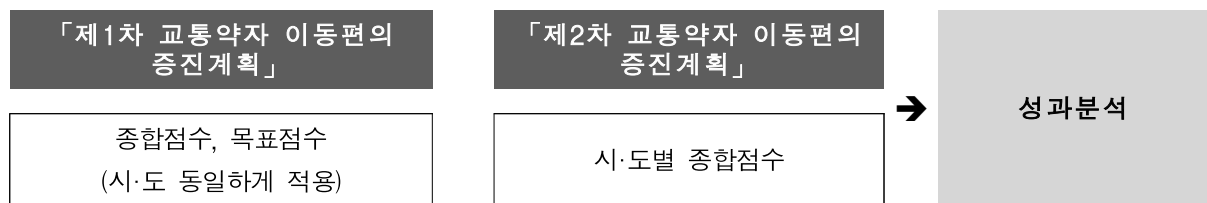
구분		제1차 증진계획 목표치(2011년)			제2차 증진계획(2011년)			비교		
		설치율	만족도	종합 점수	설치율	만족도	종합 점수	설치율	만족도	종합 점수
교통 수단	일반버스	70	75	72	63	58	62	▽ 7	▽17	▽ 10
	저상버스 내부편의시설				96	62	85	▲16	▽13	▲ 13
	도시철도 및 전철	100	75	93	91	66	84	▽ 9	▽ 9	▽ 9
	철도	100	75	92	93	62	84	▽ 7	▽13	▽ 8
	항공기	100	90	97	98	66	88	▽ 2	▽24	▽ 9
	여객선	60	75	65	17	58	29	▽43	▽17	▽36
여객 시설	여객자동차터미널	75	85	78	43	56	47	▽32	▽29	▽31
	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 환경	보도	70	70	70	82	56	74	▲12	▽14	▲ 4
	기타보행환경	60	75	65	59	58	59	▽ 1	▽17	▽ 6

주 : 종합점수 = 설치율×0.7+만족도×0.3

(3) 시·도별 성과분석

○ 지자체(시·도)별 교통약자 이동편의시설의 개선성과가 높은 부문은 지속적으로 추진하고, 낮은 부문은 중점적으로 개선하여 시·도별 차등화의 목표점수 산정 기초자료로 활용

- 시·도별 성과분석은 전국평균 종합점수와 목표점수를 기준으로 하되, 교통수단 중 지역구분이 어려운 철도, 항공기, 여객선은 분석에서 제외



<그림 1-3> 시·도별 성과분석 방법

- 제1차 년도의 종합점수와 목표점수는 시·도별로 동일하게 적용하여 성과를 정확히 분석하는데 한계가 있었으나, 시·도별 교통약자 이동편의시설의 설치수준을 제시하여 적극적인 시설개선을 유도하였다.
- 지역별·시설별 성과를 분석한 결과 제1차년도 조사치와 비교 시 대부분의 설치율이 향상되었다.
- 제1차년도의 목표치와 비교 시 저상버스 내부편의시설과 보도 부문을 제외하고 모두 목표치에 미달하였다.

〈표 1-4〉 지역별·시설별 성과분석

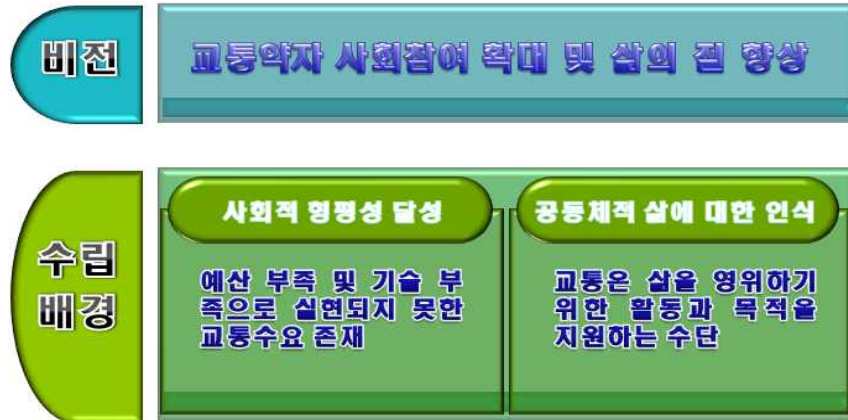
수단 및 시설		지역별	제1차 증진계획(2006)		2차 증진계획 (2011년)(③)	성과분석	
			조사치(①)	목표치(②)		③-①	③-②
교통 수단	일반버스	서울	46	72	62	▲16	▽10
		광역시			67	▲21	▽5
		기타 도			60	▲14	▽12
		평균			62	▲16	▽10
	저상버스 내부편의시설	공 통			85	▲39	▲13
	도시철도 및 전철	서울	83	93	84	▲1	▽9
		광역시			83	-	▽10
		평균			84	▲1	▽10
	철도	공 통	85	92	84	▽1	▽8
	여객선	공 통	19	65	29	▲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
	철도역사	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	국제여객선터미 널	59	91	64	▲5	▽27
		국내여객선터미 널			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

나. 제1차 구미시 교통약자 이동편의증진계획의 평가

1) 제1차 교통약자이동편의 증진계획의 비전 및 목표

- 잠재수요를 현실화하여 교통약자의 사회참여를 확대하고 삶의 질을 향상시키는 것을 비전으로 한다.



- 기본목표는 교통약자의 사회참여를 확대하고 삶의 질을 향상시키는 것이며 이러한 비전을 달성하기 위해 “교통약자가 불편함이 없이 이동할 수 있는 Barrier-Free 도시 조성”을 궁극적 목표로 설정한다.



2) 제1차 계획의 추진성과 분석

(1) 이동편의시설 설치율 및 만족도 비교

- 제1차년도와 제2차년도 조사 자료를 비교한 결과 설치율 및 만족도가 대부분 향상이 되는 것으로 나타났다.
- 교통수단은 설치율은 향상되었지만, 만족도는 1차 증진계획에 비해 다소 저하되는 것으로 나타났다.
- 여객자동차터미널과 버스정류장의 설치율과 만족도는 1차 증진계획에 비해 향상되는 것으로 나타났다.
- 교통수단, 여객시설, 보행환경의 대부분의 항목에서 1차년도에 비해 설치율과 만족도는 향상되었다.

〈표 1-5〉 이동편의시설조사 설치율 및 만족도 비교

구분		제1차 (2007년)			제2차 (2013년)			비교		
		설치율	만족도	종합 점수	설치율	만족도	종합 점수	설치율	만족도	종합 점수
교통수단	버스	39	48	42	79	45	69	▲40	▽ 3	▲27
	저상버스	3	65	22	-	-	-	▽ 3	▽65	▽22
	특별교통수단	12	46	22	-	-	-	▽12	▽46	▽22
여객시설	여객자동차터미널	31	40	34	40	47	42	▲ 9	▲ 7	▲ 8
	철도역사	-	-	-	80	47	70	▲80	▲47	▲70
	버스정류장	27	32	29	46	45	46	▲19	▲13	▲17
보행환경	보도 및 횡단보도	66	36	57	82	52	73	▲16	▲16	▲16

주: 1) 종합점수는 $(0.7) \times (\text{설치 및 관리상태 점수}) + (0.3) \times (\text{만족도 점수})$ 를 합산하여 계산한 결과임.

2) 설치 및 관리상태 점수: 기준적합 설치율을 소수점 자리 반올림한 값.

3) 만족도는 교통약자의 설문조사를 통한 만족도를 100점으로 환산한 값임.

4) 저상버스와 특별교통수단은 서비스수준 평가에서 제외함.

(2) 이동편의시설 목표치 달성 평가

- 제1차 년도의 목표치를 달성한 시설은 교통수단인 버스(▲ 8점)으로 나타났으며, 보행환경(▲13점)으로 보행자를 우선하는 보행환경 정책이 실효를 거두고 있는 것으로 판단되었다.
- 여객시설인 여객자동차터미널은 목표치를 달성하지 못하였으며, 철도역사와 버스정류장은 목표치 달성정도가 비교적 높게 나타나는 것으로 분석되었다.

<표 1-6> 이동편의시설 목표치 달성 평가

구분		제1차 목표치 (2011년)			제2차 (2013년)			비교		
		설치율	만족도	종합 점수	설치율	만족도	종합 점수	설치율	만족도	종합 점수
교통 수단	버스	57	70	61	79	45	69	▲22	▽25	▲ 8
	저상버스	13	85	35	-	-	-	▽13	▽85	▽35
	특별교통수단	46	85	58	-	-	-	▽46	▽85	▽58
여객 시설	여객자동차터미널	59	80	65	40	47	42	▽19	▽33	▽23
	철도역사	-	-	-	80	47	70	▲80	▲47	▲70
	버스정류장	41	52	44	46	45	46	▲ 5	▽ 7	▲ 2
보행 환경	보도 및 횡단보도	70	38	60	82	52	73	▲12	▲14	▲13

주 : 종합점수 = 설치율×0.7+만족도×0.3

- 교통약자이동편의증진계획은 시설비용의 확보가 우선되어야 하는 문제로 중장기적이면서 지속적으로 추진할 필요가 있다.
- 제2차 계획에서는 제1차 계획의 추진계획과 성과 등을 고려하여 계획지표와 추진 전략을 수립할 필요가 있는 것으로 판단된다.