

제 4 차 광 주 광 역 시 교통약자 이동편의 증진계획

2022. 12.

목 차

제1장 과업의 개요	3
1.1 과업의 배경 및 목적	3
1.1.1 과업의 배경	3
1.1.2 과업의 목적	3
1.2 법적근거 및 추진경위	4
1.2.1 법적근거	4
1.2.2 추진경위	5
1.2.3 용어정의	6
1.3 과업의 범위 및 수행절차	7
1.3.1 과업의 범위	7
1.3.2 과업의 수행절차	9
제2장 교통약자 및 이동편의시설 현황	13
2.1 교통약자 현황	13
2.2 광주광역시 인구 및 교통약자 전망	20
2.2.1 광주광역시 인구 전망	20
2.2.2 교통약자 예측	24
2.2.3 교통약자 시설	28
2.3 교통약자 이동편의시설 대상 현황	31
2.3.1 설치대상 정의	31
2.3.2 교통수단별 현황	31
2.3.3 여객시설별 현황	37

2.4	교통사고 현황 및 추이	43
2.4.1	7대도시 교통사고	43
2.4.2	광주광역시 교통사고	47
2.4.3	광주광역시 교통약자 교통사고	50
2.5	교통관련 공공계획	53
2.5.1	국가계획	53
2.5.2	지역관련 상위계획	68
2.5.3	관련 법령	84
제3장 교통약자 이동편의시설 실태조사 및 문제점		91
3.1	교통약자 이동편의시설 실태조사	91
3.1.1	실태조사의 개요	91
3.1.2	조사 범위	92
3.1.3	실태조사 종합	98
3.1.4	교통수단별 이동편의시설	104
3.1.5	여객시설별 이동편의시설	115
3.1.6	도로(보행환경)의 이동편의시설	119
3.1.7	횡단시설 조사	130
3.1.8	교통안전시설 조사	131
3.1.9	Tracing Survey 조사(통행목적별 조사)	133
3.1.10	시외버스터미널 등 교통시설 이용 조사	143
3.2	교통약자 이동편의시설 만족도 조사	147
3.3	교통약자 거주 실태 및 보호구역 조사	158
3.4	교통약자 이동 관련 문제점	167

3.4.1	교통수단	167
3.4.2	교통약자별 이동상의 문제점	172
제4장	계획의 목표 및 기본방향	177
4.1	국가계획의 검토	177
4.1.1	제4차 국가 교통약자 이동편의 증진계획, 2022, 국토교통부	177
4.1.2	제1차 국가보행안전 및 편의증진 기본계획, 2022, 행정안전부	181
4.2	광주광역시 제3차 성과분석	183
4.2.1	계획의 수립배경 및 목적	183
4.2.2	세부사업별 추진 실적	185
4.3	광주광역시 제4차 추진방향	190
4.3.1	비전설정	190
4.3.2	계획목표 및 중점 추진과제	190
4.3.3	계획지표 설정 및 추진방향	193
제5장	부분별 세부추진계획	197
5.1	저상버스·특별교통수단 도입확대	197
5.1.1	저상버스 등 도입확대	197
5.1.2	특별교통수단의 확충 및 운영효율화	199
5.2	물리적 장애물 없는 환경 조성	206
5.2.1	저상버스 이용 확대 및 활성화	206
5.2.2	수직 이동 편의시설 개선	212
5.2.3	수평 이동 편의시설 개선	214
5.2.4	특별보호구역 지정 및 정비	226
5.3	시스템적 장애물 없는 환경 조성	235

5.3.1 행정기관의 역할 및 책임강화	235
5.3.2 장애물 없는 생활환경 인증기준 정비	239
5.4 심리적 장애물 없는 환경 조성	241
5.4.1 교통약자 서비스교육 관리 강화	241
5.4.2 홍보 및 교육 프로그램 운영	242
5.5 보행자 이동 편의 증진	244
5.5.1. 사고 데이터 기반 보행자 안전 위해 요소 제거	244
5.5.2 보행약자 맞춤형 제도 정비 및 인프라 확충	251
5.5.3 보행 활성화를 위한 보행자 중심 도시공간 조성	253
5.5.4 보행 중심 정책 추진기반 강화	261
5.5.5 보행안전문화 활성화 및 보행 중심 인식 정착	262
제6장 투자계획 및 재원확보 방안	267
6.1 접근방안	267
6.2 투자사업의 법적기준 적정성 검토 및 분류	267
6.2.1 개요	267
6.2.2 교통약자 이동편의시설 의무사항 및 권고사항 검토	268
6.2.3 세부 시설별 의무사항 및 권고사항 검토	270
6.2.4 광주광역시 조례 관련 의무사항 및 권고사항 검토	271
6.3 투자사업 규모 및 연차별 투자계획	271
6.4 재원확보 방안	279
6.4.1 광주광역시 재원확보 규모 검토	279
6.4.2 정부의 투자계획	280

■■■■■■■■ 표 차 례 ■■■■■■■■

[표 1-1]	교통약자 관련 용어 정의	6
[표 2-1]	광주광역시 세대 및 인구 현황	14
[표 2-2]	구별 세대 및 인구 현황	15
[표 2-3]	연령(5세 계급별) 및 성별 인구 현황(단위:명)	16
[표 2-4]	장애인 인구 추이(단위:명)	17
[표 2-5]	고령자 인구 추이(단위:명)	17
[표 2-6]	출생인구 추이(단위:명, 쌍)	18
[표 2-7]	임산부 인구 추이(단위:명)	19
[표 2-8]	어린이 인구 추이(단위:명)	19
[표 2-9]	영·유아동반자 인구 추이(단위:명)	19
[표 2-10]	생잔모형에 의한 조성(자연증가)법에 의한 장래 추정인구(단위:명)	20
[표 2-11]	상위계획 및 관련계획 지표 비교(단위:천명)	21
[표 2-12]	인구관련 정책 변화 여건	21
[표 2-13]	각 사업별 타도시의 유입률 비교	21
[표 2-14]	택지 및 유관개발사업의 유입인구(단위:명)	22
[표 2-15]	정비사업 및 도시재생 관련 개발사업의 순유입 인구(단위:명)	22
[표 2-16]	산업단지 및 관련 개발사업의 순유입 인구(단위:명)	22
[표 2-17]	사회적 증가분 추정	23
[표 2-18]	2030년 자연적 증가분과 사회적 증가분의 구분에 의한 추정인구	23
[표 2-19]	추정인구의 종합(단위:천명)	23
[표 2-20]	대안별 검토	23
[표 2-21]	2030년 계획인구 지표(단위:천명)	24
[표 2-22]	장래 연령별 인구 예측(단위:명)	25
[표 2-23]	장애인 인구 현황(단위:명)	25
[표 2-24]	장래 광주광역시 장애인 인구 예측(단위:명)	26
[표 2-25]	장래 교통약자 유형별 추계 인구	26
[표 2-26]	광주시 노인복지시설 연도별 추이(단위:개소)	28
[표 2-27]	광주시 장애인복지 생활시설 연도별 추이(단위:개소)	28
[표 2-28]	광주시 장애유형별 등록 연차별 추이(단위:명)	29
[표 2-29]	광주시 학교시설 연도별 및 종류별 현황(단위:개소, 명)	30
[표 2-30]	교통수단별 이동편의시설 종류	32
[표 2-31]	운수업체별 현황	32

[표 2-32] 연식별 시내버스 보유 현황	33
[표 2-33] 2021년 기준 저상버스 운송사별 운행현황(단위:대)	34
[표 2-34] 특별교통수단 운영 현황(단위:대)	35
[표 2-35] 보행상 장애 표준기준표	36
[표 2-36] 새빛콜 운영 현황	36
[표 2-37] 도시철도1호선 차량 제원 현황	37
[표 2-38] 여객시설별 이동편의시설 종류	38
[표 2-39] 버스정류장 설치 현황(단위:개소, %)	38
[표 2-40] 종합버스터미널 현황	40
[표 2-41] 시외버스터미널 현황	40
[표 2-42] 도시철도1호선 운영 현황	40
[표 2-43] 도시철도 1호선 수송 현황(단위:명)	41
[표 2-44] 도시철도 1호선역 교통약자 편의시설 현황(단위:개소)	41
[표 2-45] 도시철도2호선 사업개요	42
[표 2-46] 교통사고 발생건수	44
[표 2-47] 교통사고 사망자수	45
[표 2-48] 교통사고 부상자수	46
[표 2-49] 광주광역시 교통사고 현황(단위:건, 명)	47
[표 2-50] 인구 1만명당 사망자수(단위:명)	48
[표 2-51] 인구 1만명당 중상자수(단위:명)	48
[표 2-52] 자동차 1만대당 사망자수(단위:명)	49
[표 2-53] 자동차 1만대당 중상자수(단위:명)	49
[표 2-54] 광주광역시 어린이·고령자 교통사고 현황	50
[표 2-55] 광역 시도별 보행 관련 교통사고 발생 현황(2021년)(단위:명)	50
[표 2-56] 광주광역시 연령별 교통사고 사망자수 발생 연도별 현황(단위:명) ...	51
[표 2-57] 광주광역시 연령별 교통사고 부상자수 발생 연도별 현황(단위:명) ...	51
[표 2-58] 광주시 보행 교통사고(차대사람) 발생 추이(단위:건, 명)	52
[표 2-59] 제9차 국가교통안전기본계획상 계획지표(단위:명)	67
[표 2-60] 국가교통안전기본계획상 도로교통사고 사망자수 감소 목표(단위:명) ...	67
[표 2-61] 제4차 광주광역시 교통안전기본계획 계획지표	80
[표 2-62] 제4차 광주광역시 교통안전기본계획 자치구별 계획지표	81
[표 2-63] 제4차 광주광역시 교통안전기본계획 추진과제	83
[표 3-1] 이동편의시설 조사 대상 범위	92
[표 3-2] 교통수단별 이동편의시설 조사 범위	93
[표 3-3] 교통수단별 이동편의시설 조사 세부기준(버스 및 철도)	93

[표 3-4]	여객시설별 이동편의시설 조사 범위	95
[표 3-5]	도로(보도) 시설의 이동편의시설 조사 범위	95
[표 3-6]	교통약자 이동편의시설 만족도 조사개요	96
[표 3-7]	교통약자 교통수단 이용실태 조사내용	96
[표 3-8]	교통약자 여객시설 이용실태 조사내용	97
[표 3-9]	교통약자 이동불편 조사내용	97
[표 3-10]	시내버스 편의시설 항목별 설치율(단위:%)	98
[표 3-11]	도시철도 편의시설 항목별 설치율(단위:%)	99
[표 3-12]	광주 종합버스터미널 이동편의시설 항목별 설치율(단위:%)	100
[표 3-13]	도시철도역사 이동편의시설 항목별 설치율(단위:%)	101
[표 3-14]	버스 정류장 이동편의시설 항목별 설치율(단위:%)	102
[표 3-15]	보도 및 횡단보도 이동편의시설 항목별 설치	103
[표 3-16]	육교 및 지하보도 이동편의시설 항목별 설치율(단위:개소)	104
[표 3-17]	광주광역시 시내버스 운영대수 현황	104
[표 3-18]	시내버스 음성안내시설 설치 현황	105
[표 3-19]	시내버스 전자문자 안내판 설치 현황	105
[표 3-20]	시내버스 출입구 폭 현황	107
[표 3-21]	휠체어 승강설비 시설 기준	108
[표 3-22]	휠체어 승강시설 및 전용공간 설치대수	110
[표 3-23]	시내버스 내부 수직손잡이 시설	110
[표 3-24]	광주광역시 도시철도 전동차 현황	111
[표 3-25]	도시철도(전동차) 자동 안내방송 시설 설치 여부	112
[표 3-26]	도시철도(전동차) 내부 시설 설치 여부	112
[표 3-27]	버스 정류장 현황(단위:개소)	115
[표 3-28]	시내버스 정류장 교통약자 이동편의시설(단위:개소)	116
[표 3-29]	버스정류장 조사규모	116
[표 3-30]	시내버스 정류장 시설 현황(단위:개소)	117
[표 3-31]	정류장 턱 높이 조사 현황	118
[표 3-32]	휠체어 진입 및 회전가능 여부 조사 현황	118
[표 3-33]	정류장 내부 교통약자 관련시설 설치 현황	118
[표 3-34]	조사대상 주요 간선도로망 현황	119
[표 3-35]	보도폭원 종합	120
[표 3-36]	유효보도폭 확보 현황	121
[표 3-37]	조사대상 포장상태 현황	123
[표 3-38]	육교 및 지하보도 현황 - 24개소	125

[표 3-39]	횡단보도 부근 점자블록 시설 현황	127
[표 3-40]	진행방향 점자블록 설치현황	128
[표 3-41]	차량 진입억제용 말뚝(볼라드) 시설 현황	129
[표 3-42]	지선연결부 횡단보도 미설치 지점 현황	130
[표 3-43]	음향신호기 설치현황	131
[표 3-44]	잔여시간 표시기 설치현황	132
[표 3-45]	Tracing Survey 조사 운영	133
[표 3-46]	시외버스정류소 등 교통약자 이동시설 조사	145
[표 3-47]	교통약자 이동편의시설 만족도 조사 개요	147
[표 3-48]	교통약자 이동편의시설 만족도 조사 대상(단위:명)	147
[표 3-49]	지역내 주요 이동목적별 조사	148
[표 3-50]	타지역간 주요 이동목적별 조사	148
[표 3-51]	지역내 주요 이동수단별 조사	149
[표 3-52]	타지역간 주요 이동수단별 조사	149
[표 3-53]	현재 거주하고 계신 지역에서 주로 이용하는 보도에 대한 평가	150
[표 3-54]	현재 거주하고 계신 지역에서 주로 이용하는 횡단보도에 대한 평가	150
[표 3-55]	현재 거주하고 계신 지역에서 주로 이용하는 지하도 및 육교에 대한 평가	151
[표 3-56]	현재 거주하고 계신 지역에서 주로 이용하는 시내버스정류장에 대한 평가	152
[표 3-57]	현재 거주하고 계신 지역에서 주로 이용하는 시내버스(차량)에 대한 평가	152
[표 3-58]	현재 거주하고 계신 지역에서 주로 이용하는 도시철도(지하철)역에 대한 평가	153
[표 3-59]	현재 거주하고 계신 지역에서 주로 이용하는 도시철도(지하철차량)에 대한 평가	154
[표 3-60]	이용하신 고속/시외버스 및 터미널에 대한 평가	155
[표 3-61]	이용하신 고속/시외버스(차량)에 대한 평가	155
[표 3-62]	이용하신 특별교통수단 대체수단(장애인 콜택시 등)에 대한 평가	156
[표 3-63]	종합평가	156
[표 3-64]	보행시설 개선 종합평가	156
[표 3-65]	여객시설 개선 종합평가	157
[표 3-66]	교통수단 개선 종합평가	157
[표 3-67]	정부의 정책 추진사항 평가	157
[표 3-68]	광주광역시 장애인 거주실태 현황(단위:명)	158
[표 3-69]	광주광역시 어린이보호구역 지정 대상 및 지정 현황	160
[표 3-70]	평균보행속도 비교	162
[표 3-71]	광주광역시 노인보호구역 지정 현황	162
[표 3-72]	광주광역시 노인보호구역 자치구별 현황	163
[표 3-73]	광주광역시 장애인보호구역 자치구별 현황	164

[표 3-74] BF 인증 대상시설	166
[표 3-75] 교통수단 이동편의시설 문제점	167
[표 3-76] 여객시설 이동편의시설 문제점	168
[표 3-77] 보행환경시설 문제점	168
[표 3-78] 보행환경시설 문제점보도의 교통약자 이동편의시설 설치현황 및 문제점 ..	170
[표 3-79] 저상버스의 확보율 및 정류장 이용	171
[표 3-80] 특별교통수단의 문제점	172
[표 3-81] 지체장애인의 이동편의시설 문제점	172
[표 3-82] 시각장애인의 이동편의시설 문제점	173
[표 3-83] 청각장애인의 이동편의시설 문제점	173
[표 3-84] 어린이, 임산부, 고령자, 영유아를 동반한 자의 이동편의시설 문제점 ..	174
[표 4-1] 분야별 세부추진 정책개요	184
[표 4-2] 3차 계획 실적 및 달성률	189
[표 4-3] 광주광역시 계획의 전략 및 추진과제	192
[표 4-4] 광주광역시 주요 목표 설정	193
[표 5-1] 저상버스 연도별 도입계획(단위:대, 백만원)	197
[표 5-2] 타광역시 전용차량 보유현황(2021년 말)	199
[표 5-3] 교통약자 전용차량 확충	200
[표 5-4] 임차택시 활용 서비스 사례(2021년 기준)	200
[표 5-5] 바우처택시 연도별 운영계획	201
[표 5-6] 교통약자 특별교통수단 차량 운행(단위:대)	201
[표 5-7] 교통약자 이동지원센터 운영이용계획(단위:억원)	204
[표 5-8] DRT 운행 유형	205
[표 5-9] DRT 운영 계획(단위:억원)	206
[표 5-10] 시내버스 정류소 현황(시계 外 404개 별도)('22.6.30.기준, 단위:개소) ..	206
[표 5-11] 무장애 정류소 설치 확대(단위:억원)	208
[표 5-12] 유개 버스 정류장 시설개선 및 정비	210
[표 5-13] 버스 정류장 BIT 추가설치 및 음성안내 개선	210
[표 5-14] BRT 설치계획	211
[표 5-15] BRT 시스템 구축	212
[표 5-16] 광주 지하철 수직이동시설 설치 현황(2021년 기준)	212
[표 5-17] 광주 지하철 수직이동시설(승강기) 설치계획	213
[표 5-18] 보도 평탄성 정비(보도재포장)계획	215
[표 5-19] 서울시 보도포장 미끄럼 저항 기준	221
[표 5-20] 가로수로 인한 평탄성 훼손지점 개선	223

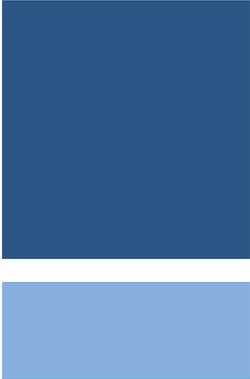
[표 5-21] 광주광역시 차량 진입억제용 말뚝(블라드) 적정성 조사 결과	225
[표 5-22] 비규격 블라드 정비 및 교체 계획	226
[표 5-23] 어린이 보호구역 개선사업 연도별 추진 현황	227
[표 5-24] 어린이 보호구역 지정 및 개선 계획	228
[표 5-25] 광주광역시 노인보호구역 지정(개선) 추진 계획	230
[표 5-26] 점자블록의 종류	231
[표 5-27] 장애인 보호(안전)구역 지정 및 개선	234
[표 5-28] 교통약자이동편의증진위원회 운영 활성화 계획	235
[표 5-29] 교통이용편의 서비스의 제공	237
[표 5-30] 맞춤형 교통이용편의 서비스	238
[표 5-31] Barrier Free의 인증종류 및 대상	239
[표 5-32] 인증 종류별 신청인의 자격	240
[표 5-33] 인증 등급별 기준	240
[표 5-34] 홍보 및 교육 프로그램 운영 예산(단위:백만원)	243
[표 5-35] 교통약자를 위한 홍보방안(예시)	243
[표 6-1] 3차 계획의 투자계획 및 실제 사업비(단위:억원)	267
[표 6-2] 교통약자 편의시설에 대한 의무사항 및 권고사항 분석	268
[표 6-3] 일반기준 및 공원, 공공시설의 의무사항 및 권고사항 분석	269
[표 6-4] 세부 시설별 교통약자 편의시설 의무 및 권고사항 검토	270
[표 6-5] 광주광역시 교통약자의 이동편의 증진에 관한 조례의 의무 및 권고사항	271
[표 6-6] 광주광역시 보행권 확보 조례의 의무 및 권고사항	271
[표 6-7] 주요 교통약자시설 정비사업 규모	272
[표 6-8] 2022년 연차별 투자계획	273
[표 6-9] 2023년 연차별 투자계획	274
[표 6-10] 2024년 연차별 투자계획	275
[표 6-11] 2025년 연차별 투자계획	276
[표 6-12] 2026년 연차별 투자계획	277
[표 6-13] 총 투자계획	278
[표 6-14] 광주광역시 중기 재정 총규모(단위:억원)	279
[표 6-15] 분야별 자원배분계획(단위:억원)	279
[표 6-16] 교통약자 투자사업 규모 적정성 예측(단위:억원)	280

■■■■■ **그림차례** ■■■■■

[그림 1-1] 과업의 목적	4
[그림 1-2] 공간적 범위	7
[그림 1-3] 과업 수행절차	9
[그림 2-1] 교통약자의 정의	13
[그림 2-2] 총인구 및 고령자인구 추이	14
[그림 2-3] 구별 인구 및 세대수	15
[그림 2-4] 연령(5세 계급) 및 성별 인구 현황	16
[그림 2-5] 장애인 및 고령자 인구 추이	18
[그림 2-6] 장래 교통약자 유형별 추계 인구	27
[그림 2-7] 장래 인구대비 교통약자 비율(단위:%)	27
[그림 2-8] 교통약자 이동편의시설 설치 대상	31
[그림 2-9] 광주광역시 버스정류장 현황	39
[그림 2-10] 광주광역시 버스정류장 설치 지점	39
[그림 2-11] 도시철도1호선 노선 및 2호선 예정 노선도	42
[그림 2-12] 7대도시 교통사고 사망자수(2021년)	43
[그림 2-13] 국가기간교통망계획(2021~2040)	57
[그림 2-14] 교통시설 투자계획 수립절차	62
[그림 2-15] 계획의 배경	72
[그림 2-16] 광주광역시 도시교통정비 비전 및 목표	75
[그림 2-17] 보행안전 및 편의증진에 관한 법률 주요내용	85
[그림 3-1] 시내버스 전자문자안내판	106
[그림 3-2] 행선지 표시위치	106
[그림 3-3] 시내버스 장애인 접근가능 표시	107
[그림 3-4] 시내버스 출입구 폭원 조사 사례	108
[그림 3-5] 휠체어 승강설비 시설 기준	109
[그림 3-6] 휠체어 전용공간	109
[그림 3-7] 전동차 안내시설 설치 현황	112
[그림 3-8] 도시철도 내부 교통약자시설 설치 현황	113
[그림 3-9] 도시철도 기타 안전시설 시설 현황	114
[그림 3-10] 광주시 교통약자 전용차량(새빛콜)	115
[그림 3-11] 광주시 임차택시 운영	115
[그림 3-12] 버스정류장 시설현황	116
[그림 3-13] 주요 간선도로 보도 폭원 현황	120

[그림 3-14] 광주광역시 부적합한 보도 운영 사례	120
[그림 3-15] 유효 보도폭원 확보	121
[그림 3-16] 유효 보도폭원 미확보 사례	122
[그림 3-17] 포장상태 불량사례(무진대로 및 북문대로)	123
[그림 3-18] 가로수로 인한 평탄성 훼손사례	124
[그림 3-19] 육교 및 지하보도 교통약자 편의시설 설치 사례	126
[그림 3-20] 횡단보도 점자블록 시설현황	127
[그림 3-21] 진행방향 점자블록 시설현황	128
[그림 3-22] 차량진입억제용 말뚝(볼라드) 설치사례	129
[그림 3-23] 지선연결 횡단보도 설치 사례	130
[그림 3-24] 음향신호기 설치 사례	131
[그림 3-25] 잔여시간 표시기 설치 사례	132
[그림 3-26] 휠체어 장애인(출·퇴근) 이동 동선	134
[그림 3-27] 시각 장애인(출·퇴근) 이동 동선	137
[그림 3-28] 휠체어 탑승자(여가) 이동 동선	140
[그림 3-29] 광주광역시 어린이 보호구역 지정 사례	160
[그림 3-30] 보호구역 표지예시	161
[그림 3-31] 광주광역시 노인 보호구역 지정 사례	163
[그림 3-32] 장애인 보호(안전)구역 지정사례	164
[그림 3-33] BF인증(Barrier Free)마크 및 광주 챔피언스 필드 인증현황사례	165
[그림 3-34] 예비 인증 신청절차	166
[그림 3-35] 본 인증 신청절차	166
[그림 3-36] 도로의 보도 교통약자 이동편의시설 조사지점	169
[그림 4-1] 광주광역시 비전 및 목표	190
[그림 4-2] 목표치 설정 절차	193
[그림 5-1] 휠체어 탑승 가능한 고속버스 운행	198
[그림 5-2] 특별교통수단의 다양화 예시	202
[그림 5-3] 수요응답형 교통체계를 통한 교통복지 지원	204
[그림 5-4] 광주형 수요응답형 운영노선(DRT) 검토안	205
[그림 5-5] 무장애 버스정류소 설치 표준형(광주광역시)	207
[그림 5-6] 무장애 버스정류소 설치 표준형(관련시설 상세)	208
[그림 5-7] 광주광역시 가로형 공공시설물 표준디자인	209
[그림 5-8] 버스전용차로 확대안	211
[그림 5-9] 양동3구역 재개발사업	213
[그림 5-10] 육교철거 후 횡단보도 설치사례	213
[그림 5-11] 보도 평탄성 불량사례	214
[그림 5-12] 보행환경 평탄성 개선	216
[그림 5-13] 보도포장 패턴도	218

[그림 5-14] 차량진출입로 블록 포설 패턴	219
[그림 5-15] 차량진출입로 경사구간 설계	219
[그림 5-16] 보도포장의 투수블록 종류 예시	220
[그림 5-17] 인터로킹 블록포장의 구조	220
[그림 5-18] 보도포장 전문기술 도입	222
[그림 5-19] 가로수로 인한 평탄성 불량 및 개선사례	223
[그림 5-20] 블라드 시설 기준 및 자동차 진입 억제용 말뚝 적정 설치 사례 ..	224
[그림 5-21] 블라드 비규격 설치 사례	225
[그림 5-22] 블라드 필요 없는 횡단보도 턱 낮춤 사례	225
[그림 5-23] 어린이 보호구역 지정 사례	228
[그림 5-24] 노인 보호구역 지정사례	229
[그림 5-25] 점자블록의 설치유형(횡단보도 기본형)	233
[그림 5-26] 점자블록의 설치유형(횡단보도 보도폭이 좁은 경우)	233
[그림 5-27] 점자블록의 설치유형(횡단방향과 연석이 직각이 아닌 경우)	233
[그림 5-28] 점자블록의 설치시 횡단보도의 구성 원칙	234
[그림 5-29] 장애인 보호(안전)구역 지정 사례	234
[그림 5-30] 휠체어 이용자를 위한 경로안내 서비스 제공 예시	239
[그림 5-31] 교통약자 서비스교육 캠페인 사례	242
[그림 5-32] 주요시설 주변 초등학교 교육자료 사례(일본)	242
[그림 5-33] 교통약자 캠페인 및 교통안전 홍보물 사례	243
[그림 5-34] 일반도로와 보행자우선도로	247
[그림 5-35] 보행 친화적 포장 재질	248
[그림 5-36] 도로 가장자리 주차차 분류	249
[그림 5-37] 스마트 모빌리티 주차장 설치(안)	250
[그림 5-38] 이륜차 단속 사고대책	250
[그림 5-39] 어린이 보호구역 시·종점 혁신모델	252
[그림 5-40] 보행자 자동인식 신호 개요도	255
[그림 5-41] 보행신호 자동 연장 시스템 개요도	256
[그림 5-42] 해외 교통정온화 시설 설치 형태	256
[그림 5-43] 교통정온화 시설 설치 형태	257
[그림 5-44] 지그재그 형태 도로 개념도	258
[그림 5-45] 차로폭 좁힘 개념도	258
[그림 5-46] 고원식 교차로·횡단보도 개념도	259
[그림 5-47] 진입억제시설 개념도	259
[그림 5-48] 소형 회전교차로 개념도	259
[그림 5-49] 도시산책로 예시	260
[그림 6-1] 투자사업 법적기준 적정성 검토과정	268



1

과업의 개요

1.1 과업의 배경 및 목적

1.2 법적근거 및 추진경위

1.3 과업의 범위 및 수행절차

제1장 과업의 개요

1.1 과업의 배경 및 목적

1.1.1 과업의 배경

- 최근 급속한 고령화와 장애인의 이동권 보장에 대한 관심 고조로 교통약자 이동편의 증진이라는 새로운 노력이 요구됨
- 정부차원에서 2005년 「교통약자의 이동편의 증진법」 제정을 통해 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있는 교통여건을 조성하기 위한 법적근거를 마련하였으며 2007년에는 국가차원의 교통약자 이동편의 증진계획을 수립하여 지방교통약자 이동편의 증진계획 수립의 방향과 지침을 마련하였음
- 광주광역시에서도 2008년 제1차 교통약자 이동편의 증진계획 수립 이후 저상버스 도입 시행, 장애인 콜택시 구입, 교통약자 이동지원 센터 조례 제정 등 교통약자 이동편의 증진을 위한 여러 가지 사항들을 규정하였음
- 이후 「교통약자의 이동편의 증진법」 제7조의 규정에 의거 광주광역시에서는 2012년 제2차, 2017년 제3차 교통약자 이동편의 증진계획을 수립하여 교통약자를 위한 이동편의시설을 확충하였음
- 2020년 기준 광주광역시 교통약자의 수는 약 40만명으로 광주광역시 인구의 27.4%를 차지하고 있으며, 향후 고령사회에 접어들면 교통약자의 수는 더욱 증가할 것으로 예상됨
- 따라서 금번 제4차 계획 수립을 통해 교통약자 이동편의를 위한 시설의 정비 및 확충을 위한 체계적인 계획을 마련하도록 함

1.1.2 과업의 목적

- 국가 및 지방자치단체는 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 교통수단과 여객시설의 이용편의 및 보행환경개선을 위한 정책을 수립하고 이를 시행하도록 하고 있음

제4차 광주광역시 교통약자 이동편의 증진계획

- 「교통약자의 이동편의 증진법」은 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 교통수단, 여객시설 및 도로에 이동편의시설을 확충하고 보행환경을 개선하여 인간중심의 교통체계를 구축함으로써 이들의 사회 참여와 복지 증진에 이바지함을 목적으로 하고 있음
- 본 계획은 「교통약자의 이동편의 증진법」에서 규정한 지방자치단체의 의무를 충실히 이행할 수 있도록 장애인, 노인, 임산부 등 교통약자를 위한 이동편의 증진정책의 기본방향 및 목표를 제시하고 종합적인 Master Plan을 수립하며 실행 가능한 5개년 계획 수립 및 사업 추진에 필요한 재원조달 방안을 마련하는 것을 목표로 함
- 또한 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제6조와 제7조에 따른 보행안전 및 편의증진 계획을 통합하여 종합적인 계획을 수립하였음



[그림 1-1] 과업의 목적

1.2 법적근거 및 추진경위

1.2.1 법적근거

- 교통약자의 이동편의 증진법[일부개정 2020.10.20., 법률 제17545호]
 - 제6조 교통약자 이동편의 증진계획의 수립 등
 - 제7조 지방교통약자 이동편의 증진계획의 수립 등
 - 제8조 연차별 시행계획의 수립
- 보행안전 및 편의증진에 관한 법률[일부개정 2022.1.11., 법률 제18743호]
 - 제6조 보행안전 및 편의증진 실태조사
 - 제7조 국가보행안전 및 편의증진 기본계획의 수립

1.2.2 추진경위

가. 교통약자 이동편의 증진계획의 수립

- 2005. 1. 27. 교통약자의 이동편의 증진법 제정(2006. 1. 28.부터 시행)
- 2006. 1. 27. 교통약자의 이동편의 증진법 시행령 및 동 시행규칙
- 2006. 3.~2007. 1. 교통약자이동편의증진계획수립 연구용역(한국교통연구원)
- 2006. 11. 교통약자이동편의증진계획(안)에 관한 NGO 자문회의 및 공청회 개최
- 2007. 2. 교통약자 정책자문위원회 자문
- 2007. 4. 국가 교통약자 이동편의 증진계획('07~'11년) 수립
- 2008. 9. 광주광역시 교통약자 이동편의 증진계획('07~'11년) 수립
- 2012. 3. 제2차 국가 교통약자 이동편의 증진계획('12~'16년) 수립
- 2012. 7. 제2차 광주광역시 교통약자 이동편의 증진계획('12~'16년) 수립
- 2017. 2. 제3차 국가 교통약자 이동편의 증진계획('17~'21년) 수립
- 2017. 6. 제3차 광주광역시 교통약자 이동편의 증진계획('17~'21년) 수립
- 2022. 9. 제4차 국가 교통약자 이동편의 증진계획('22~'26년) 수립
- 2022. 12. 제4차 광주광역시 교통약자 이동편의 증진계획('22~'26년) 수립

나. 본 과업의 추진 경위

- | | |
|---------------------------|--------------------------|
| ○ 2021. 04. 01. 계약 | ○ 2022. 10. 06. 과업재개 |
| ○ 2021. 05. 07. 착수보고회 | ○ 2022. 12. 02. 공고(15일간) |
| ○ 2021. 11. 16. 중간보고회 | ○ 2022. 12. 13. 최종보고회 |
| ○ 2021. 11. 24. 과업중지 | ○ 2022. 12. 21. 교통위원회 |
| ○ 2021. 12. 23. 간담회(자문회의) | ○ 2022. 12. 23. 완료 |

1.2.3 용어정의

- 「교통약자의 이동편의 증진법」 제2조에서는 다음과 같이 교통약자와 이동편의 시설에 대한 용어를 정의하고 있음

[표 1-1] 교통약자 관련 용어 정의

<p>제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. “교통약자”란 장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 사람, 어린이 등 일상생활에서 이동에 불편을 느끼는 사람을 말한다. 2. “교통수단”이란 사람을 운송하는 데 이용되는 것으로서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 운송수단을 말한다. <ul style="list-style-type: none"> 가. 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호에 따른 노선 여객자동차운송사업에 사용되는 승합자동차(이하 “버스”라 한다) 나. 「도시철도법」 제2조제2호에 따른 도시철도의 운행에 사용되는 차량 다. 「철도산업발전기본법」 제3조제4호에 따른 철도차량 중 여객을 운송하기 위한 철도차량 라. 「항공안전법」 제2조제1호에 따른 항공기 중 민간항공에 사용되는 비행기 마. 「해운법」 제2조제2호에 따른 해상여객운송사업에 사용되는 선박 바. 그 밖에 대통령령으로 정하는 운송수단 3. “여객시설”이란 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 시설로서 여객의 교통수단 이용을 위하여 제공되는 시설 또는 인공구조물을 말한다. <ul style="list-style-type: none"> 가. 「여객자동차 운수사업법」 제2조제5호에 따른 여객자동차터미널 및 같은 법 제3조제1항제1호에 따른 노선 여객자동차운송사업에 사용되는 정류장 나. 「도시철도법」 제2조제2호에 따른 도시철도 중 차량을 제외한 도시철도시설 다. 「철도산업발전기본법」 제3조제2호에 따른 철도시설 라. 「도시교통정비 촉진법」 제2조제3호에 따른 환승시설 마. 「공항시설법」 제2조제3호 및 제7호에 따른 공항 및 공항시설 바. 「항만법」 제2조제2호에 따른 무역항 및 같은 조 제3호에 따른 연안항에 설치되어 있는 항만시설 사. 그 밖에 대통령령으로 정하는 시설 또는 인공구조물 4. “도로”란 「도로법」 제2조제1호에 따른 도로(「도로법」 제2조제2호에 따른 도로의 부속물을 포함한다) 및 같은 법 제108조에 따라 같은 법이 준용되는 도로를 말한다. 5. “교통사업자”란 「여객자동차 운수사업법」, 「도시철도법」, 「철도사업법」, 「항공사업법」, 「공항시설법」, 「항만법」, 「해운법」 등의 관계 법령에 따라 교통행정기관으로부터 면허·허가·인가·위탁 등을 받거나 교통행정기관에 등록·신고 등을 하고 교통수단을 운행·운항하거나 여객시설을 설치·운영하는 자를 말한다. 6. “교통행정기관”이란 교통수단의 운행·운항 또는 여객시설의 설치·운영에 관하여 교통사업자를 지도·감독하는 중앙행정기관의 장, 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다) 또는 시장·군수·구청장(자치구의 구청장을 말한다. 이하 같다)을 말한다. 7. “이동편의시설”이란 휠체어 탑승설비, 장애인용 승강기, 장애인을 위한 보도(歩道), 임산부가 모유수유를 할 수 있는 휴게시설 등 교통약자가 교통수단, 여객시설 또는 도로를 이용할 때 편리하게 이동할 수 있도록 하기 위한 시설과 설비를 말한다. 8. “특별교통수단”이란 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동을 지원하기 위하여 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량을 말한다.
--

자료 : 교통약자의 이동편의 증진법

1.3 과업의 범위 및 수행절차

1.3.1 과업의 범위

가. 시간적 범위

- 기준년도 : 2021년(2022년 현장조사 보완)
- 목표년도 : 5년(2022년 ~ 2026년)

나. 공간적 범위

- 광주광역시 전역 : 501.13km²



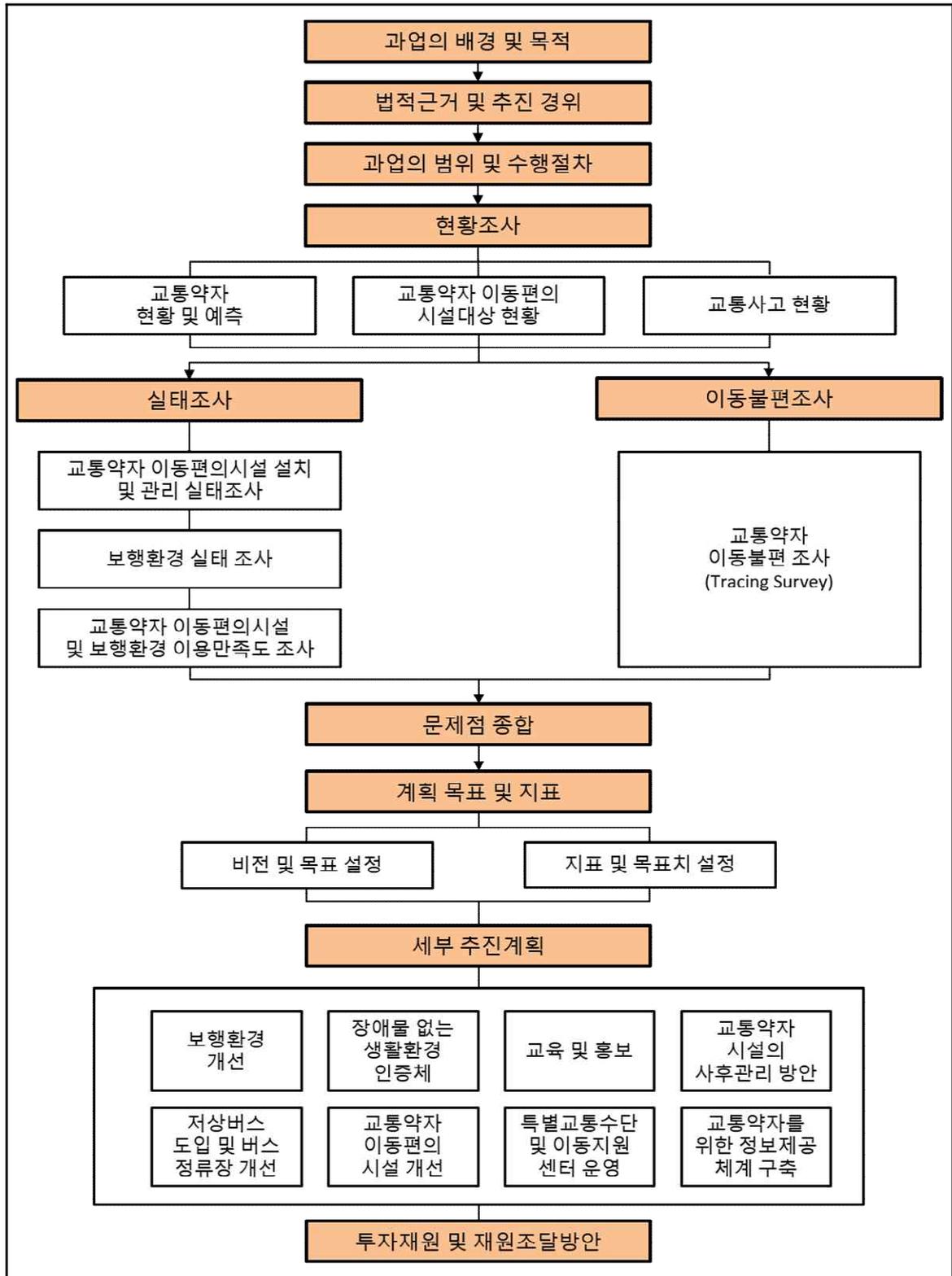
[그림 1-2] 공간적 범위

다. 내용적 범위

- 「교통약자의 이동편의 증진법」 제6조제2항제1호~제9호, 제4차 교통약자 이동편의 증진계획(국토교통부)과 광주광역시 제반 여건 등을 종합적으로 고려하여 다음과 같이 계획을 수립하였음

- 계획의 개요
 - 과업의 배경 및 목적
 - 법적근거 및 추진경위
 - 과업의 범위 및 수립절차
- 이동편의시설 실태조사 및 보행환경 현황·문제점 분석
 - 교통약자 현황 및 예측
 - 교통약자 이동편의시설 실태 조사 분석
 - 교통약자 이동·거주 실태 조사 분석
 - 보행환경 실태 조사 분석
 - 교통약자 이동편의시설 및 보행환경 이용만족도 조사
- 관련계획 및 정책 검토
- 계획의 목표 및 추진전략
 - 계획수립의 기본목표
 - 추진전략의 설정
- 세부추진방안 마련
 - 저상버스 도입 및 확대
 - 특별교통수단 및 이동지원센터 운영방안
 - 교통약자 이동편의시설 개선방안
 - 보행환경 개선방안
 - 교통약자를 위한 정보제공체계 구축방안
 - 교육 및 홍보방안
- 소요재원 및 조달방안
 - 소요재원의 규모 및 투자계획, 자원조달방안

1.3.2 과업의 수행절차



[그림 1-3] 과업 수행절차

2

교통약자 및 이동편의시설 현황

2.1 교통약자 현황

2.2 광주광역시 인구 및 교통약자 전망

2.3 교통약자 이동편의시설 대상 현황

2.4 교통사고 현황 및 추이

2.5 교통관련 공공계획

제2장 교통약자 및 이동편의시설 현황

2.1 교통약자 현황

가. 교통약자의 정의

- 교통약자 범위는 “교통약자 이동편의 증진계획”에 의해 정의함
 - 장애인 : 보건복지부 등록 장애인수
 - 고령자 : 인구 중 65세 이상 인구수
 - 어린이 : 인구 중 5~9세 해당 어린이수
 - 임산부 : 통계청 장래 인구추계 출생아수
 - 영·유아동반자 : 통계청 인구 추계 결과 0~4세 어린이수
- 일반적으로 교통약자 개념은 「대중교통기본계획」에서 교통약자와 본 계획의 교통약자로 구분되며 대중교통측면에서는 자동차 미보유자(경제적)약자와 중·고생이 포함되었음



[그림 2-1] 교통약자의 정의

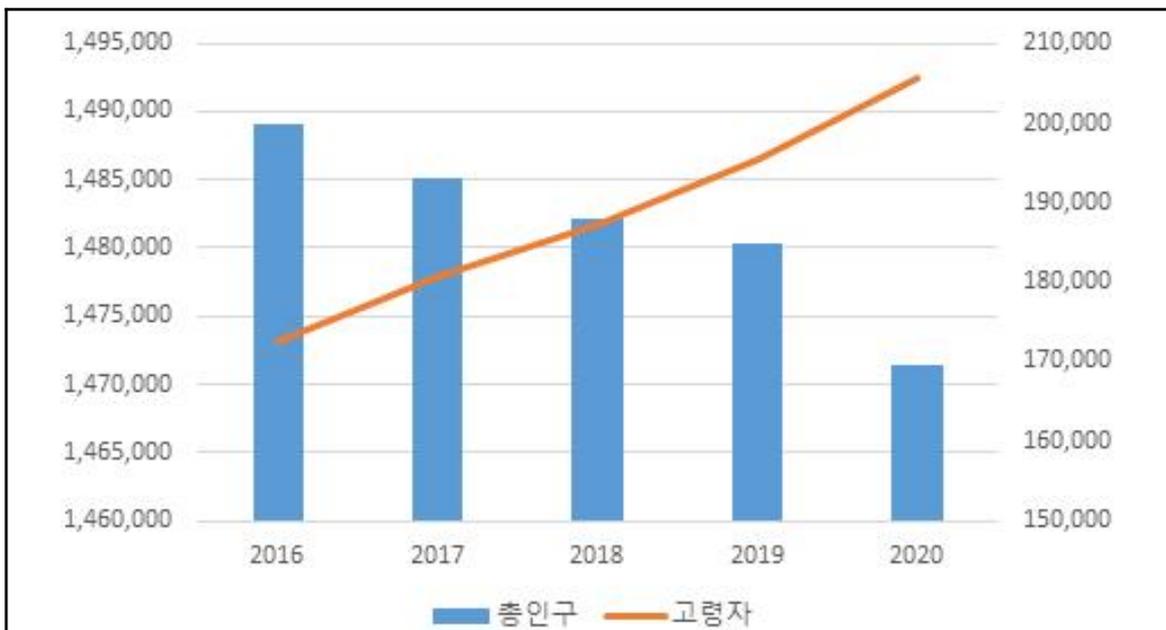
나. 세대 및 인구 현황

- 2020년 말 광주광역시의 총 인구는 1,471,385명으로 최근 5년간 지속적으로 감소하고 있는 추세임
- 저출산으로 인한 인구증가율 감소와 더불어 고령화로 인한 광주광역시의 65세 이상의 고령자 인구 비중은 점차 증가하고 있는 실정임

[표 2-1] 광주광역시 세대 및 인구 현황

구 분	면 적 (km ²)	인 구(명)		세대수 (세대)	인구밀도 (명/km ²)	세대당인구 (명/세대)
		전 체	65세이상			
2016년	501.25	1,489,134	172,572	586,464	2,971	2.5
2017년	501.18	1,485,049	180,862	592,818	2,963	2.5
2018년	501.17	1,482,151	187,186	603,107	2,957	2.4
2019년	501.14	1,480,293	195,479	616,485	2,954	2.4
2020년	501.13	1,471,385	205,666	633,582	2,936	2.3
연평균증가율	-0.01%	-0.30%	4.48%	1.95%	-0.30%	-2.06%

자료 : 광주광역시 통계연보(2021)



[그림 2-2] 총인구 및 고령자인구 추이

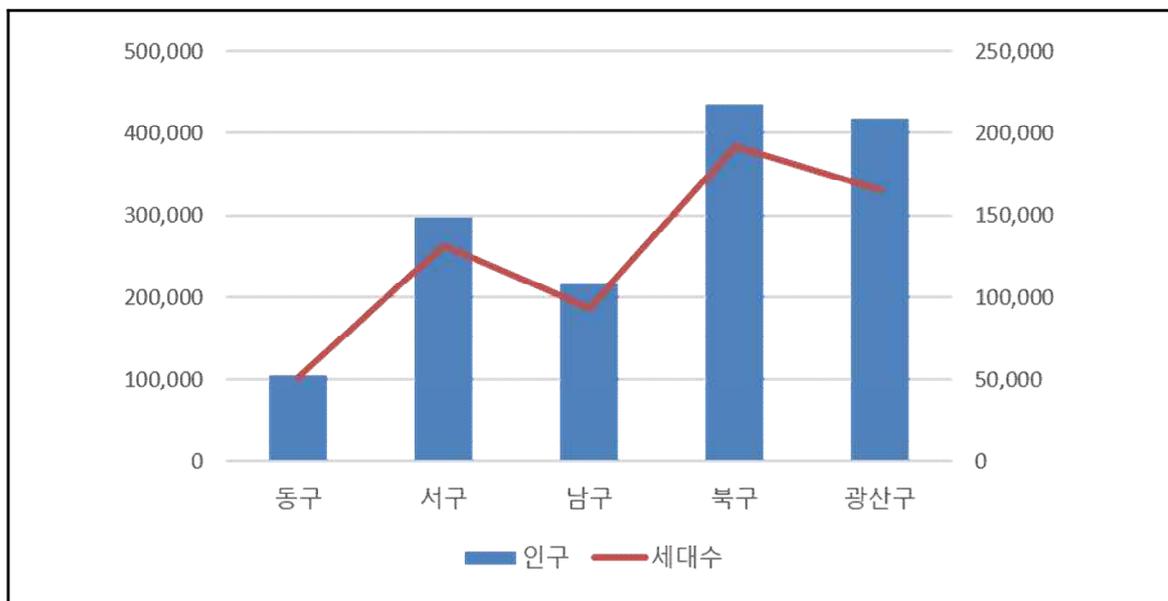
다. 구별 인구 현황

- 2020년 기준 구별 인구분포를 살펴보면, 북구가 435,063명(29.6%)으로 가장 많은 비율을 차지하는 것으로 나타났으며, 인구밀도는 서구가 6,246명/km²으로 가장 높게 나타남

[표 2-2] 구별 세대 및 인구 현황

구 분	면 적 (km ²)	인 구(명)			세대수 (세대)	인구밀도 (명/km ²)	세대당인구 (명/세대)
		계	남	여			
동구	49.31	104,510	51,668	52,842	51,029	2,119	2.0
서구	47.76	298,223	146,118	152,105	131,373	6,246	2.3
남구	60.99	216,032	103,843	112,189	93,295	3,540	2.3
북구	120.27	435,063	215,852	219,211	191,997	3,617	2.2
광산구	222.79	417,557	211,375	206,182	165,888	1,874	2.4
전 체	501.13	1,471,385	728,856	742,529	633,582	2,936	2.3

자료 : 광주광역시 통계연보(2021)



[그림 2-3] 구별 인구 및 세대수

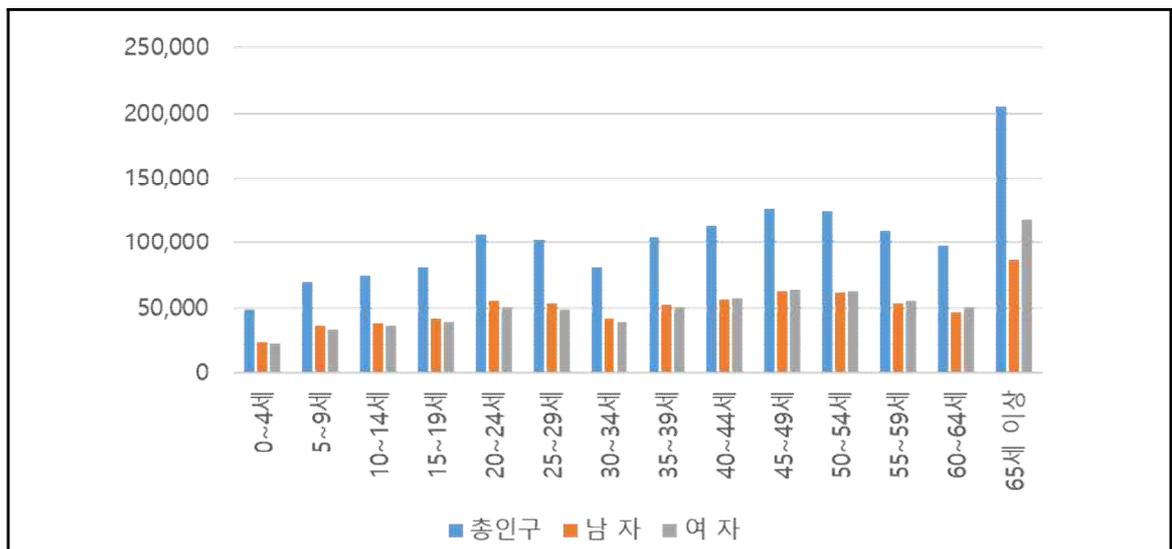
라. 연령(5세 계급) 및 성별 인구 현황

- 남녀 성비는 50:50에 가까우며, 중장년층 인구가 많고 65세 이상 고령자 인구는 전체의 14.2%를 차지하고 있으며 고령자 인구 비중은 점차 증가할 것으로 예상됨

[표 2-3] 연령(5세 계급별) 및 성별 인구 현황(단위:명)

구 분	합 계	남 자	여 자
0~4세	48,770	24,890	23,880
5~9세	70,922	36,597	34,325
10~14세	75,106	38,821	36,285
15~19세	82,038	42,637	39,401
20~24세	107,097	55,882	51,215
25~29세	102,278	53,453	48,825
30~34세	82,132	42,300	39,832
35~39세	103,735	52,569	51,166
40~44세	113,951	56,542	57,409
45~49세	126,916	63,003	63,913
50~54세	124,383	61,859	62,524
55~59세	109,439	54,001	55,438
60~64세	97,629	47,117	50,512
65세 이상	205,666	87,677	117,989
총 계	1,450,062	717,348	732,714

자료 : 광주광역시 통계연보(2021)



[그림 2-4] 연령(5세 계급) 및 성별 인구 현황

마. 교통약자 인구 추이

- 「교통약자의 이동편의 증진법」 제2조에서 교통약자는 장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 사람, 어린이 등 일상생활에서 이동에 불편을 느끼는 사람으로 정의하고 있음
- 교통약자의 현황은 광주광역시 통계연보 및 광주통계DB, 통계청, 보건복지 통계연보 등을 조사하였음

(1) 장애인

- 광주광역시 장애인 등록 인구는 2020년 70,061명으로 2016년 이후 연평균 0.54%의 증가율을 보이고 있으나 증가폭은 감소 추세인 것으로 나타남

[표 2-4] 장애인 인구 추이(단위: 명)

구 분	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년	연평균증가율
등록장애인수	68,569	69,233	69,884	70,177	70,061	0.54%
전년대비증감율	-	0.97%	0.94%	0.42%	-0.17%	

자료 : 광주광역시 통계연보(2021)

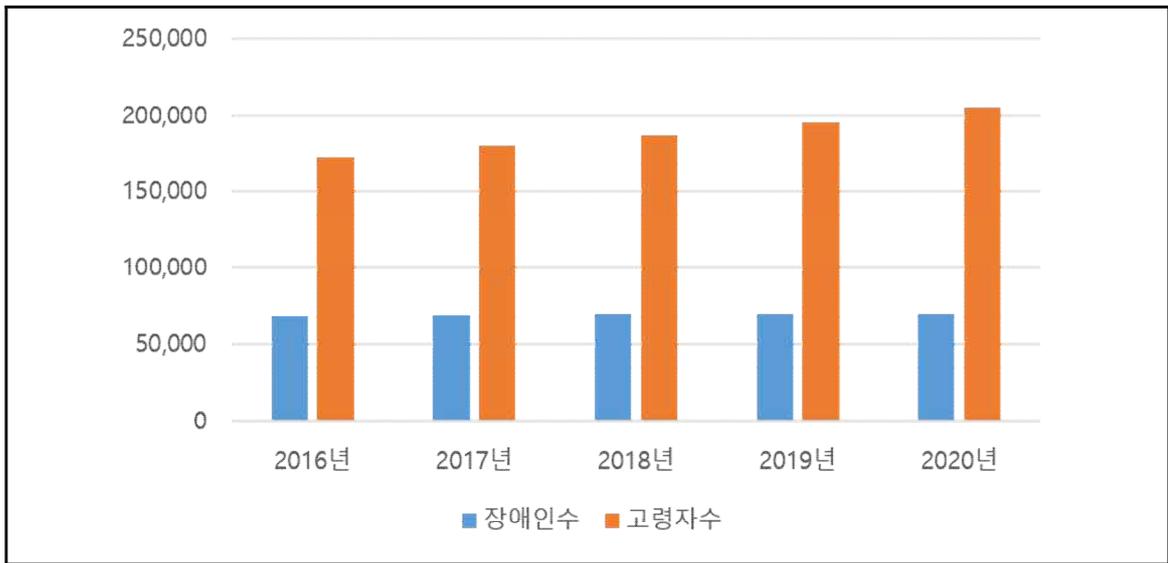
(2) 고령자

- 광주광역시 고령자(65세 이상) 인구는 2020년 205,666명으로 2016년 이후 연평균 4.48%의 증가율을 보이며 고령화사회의 도래로 증가폭이 점점 늘어나 고령자 인구는 지속적으로 증가할 것으로 예상됨

[표 2-5] 고령자 인구 추이(단위: 명)

구 분	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년	연평균증가율
고령자수	172,567	180,862	187,186	195,479	205,666	4.48%
전년대비증감율	-	4.81%	3.50%	4.43%	5.21%	

자료 : 광주광역시 통계연보(2021)



[그림 2-5] 장애인 및 고령자 인구 추이

(3) 임신부

- 광주광역시의 출생인구는 2020년 7,318명으로 전년대비 12.51%의 감소율을 보이고 있음

[표 2-6] 출생인구 추이(단위 : 명, 쌍)

구 분	전 국			광주광역시		
	출생아수	전년대비 증감율	쌍태아	출생아수	전년대비 증감율	쌍태아
2016년	406,243	-	7,573	11,580	-	218
2017년	357,771	-11.93%	6,742	10,120	-12.61%	195
2018년	326,822	-8.65%	6,594	9,105	-10.03%	212
2019년	302,676	-7.39%	6,721	8,364	-8.14%	167
2020년	272,337	-10.02%	6,409	7,318	-12.51%	176
연평균증가율	-9.51%	-	-4.09%	-10.84%	-	-5.21%

자료 : KOSIS 국가통계포털

- 임신부는 출생인구와 쌍태아의 출생인구를 고려하여 임신부수를 추정하였으며, 광주광역시 임신부 인구는 2020년 7,142명으로 연평균 10.96%의 감소율을 보이고 있음

[표 2-7] 임신부 인구 추이(단위: 명)

구 분	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년	연평균증가율
임산부수	11,362	9,925	8,893	8,197	7,142	-10.96%
전년대비증감율	-	-12.65%	-10.40%	-7.83%	-12.87%	

자료 : KOSIS 국가통계포털

(4) 어린이

- 광주광역시 어린이(5~9세) 인구는 2020년 70,922명으로 2016년 이후 연평균 1.58%의 감소율을 보이고 있으며 저출산의 사회현상에 의한 어린이 인구는 지속적인 감소가 예상됨

[표 2-8] 어린이 인구 추이(단위: 명)

구 분	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년	연평균증가율
어린이수	75,594	74,600	73,306	72,587	70,922	-1.58%
전년대비증감율	-	-1.31%	-1.73%	-0.98%	-2.29%	

자료 : 광주광역시 통계연보(2021)

(5) 영·유아동반자

- 광주광역시 영·유아동반자(0~4세) 인구는 2020년 48,770명으로 2016년 이후 연평균 7.06%의 감소율을 보이고 있으며 어린이 인구감소와 더불어 지속적인 감소가 예상됨

[표 2-9] 영·유아동반자 인구 추이(단위: 명)

구 분	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년	연평균증가율
영·유아동반자수	65,365	61,273	57,971	53,932	48,770	-7.06%
전년대비증감율	-	-6.26%	-5.39%	-6.97%	-9.57%	

자료 : 광주광역시 통계연보(2021)

2.2 광주광역시 인구 및 교통약자 전망

2.2.1 광주광역시 인구 전망

가. 자연적 증가분과 사회적 증가분의 구분에 의한 인구 추정

(1) 모형에 의한 인구 추정

- 과거 인구 변화가 미래에도 그대로 적용될 것이라는 가정이 전제되는 추세 연장법은 인구의 자연적인 증가 외에 향후 계획에 따른 사회적 증가 인구를 반영하지 못하기 때문에 동태적인 성장지향형 도시 인구추계에는 맞지 않음
- 다만, 기존 추세에 따른 대략적인 총인구의 방향정도를 판단하기 위해 과거 10년간 수치로 추계하여 추정하는 것이 일반적임

(2) 자연증가분의 추정

- 생잔모형에 의한 조성법을 사용하며 인구의 전·출입을 가감하지 않고 출생률과 사망률만 고려하여 순수한 자연증가분만 계산함

[표 2-10] 생잔모형에 의한 조성(자연증가)법에 의한 장래 추정인구(단위 : 명)

구 분	2015년	2020년	2025년	2030년
인 구	1,472,199	1,506,945	1,536,251	1,562,693

자료 : 2030 광주도시기본계획

(3) 상위계획 및 관련계획상의 추정인구

- 통계청 추계인구를 제외한 기존 연구 예측치는 2030년 기준 1,800천명 수준인 것으로 예측함

[표 2-11] 상위계획 및 관련계획 지표 비교(단위: 천명)

구 분	발행 연도	기준 년도	목표 연도	장래 계획인구				
				2010	2015	2020	2025	2030
2030광주광역시도시계획	2010	2008	2020	1,580	1,690	1,800	-	-
2025광주도시기본계획	2011	2008	2025	1,462	1,516	1,644	1,800	-
광주광역시도로건설관리계획	2014	2013	2020	-	1,525	1,600	1,700	-
2030광주수도정비기본계획	2015	2013	2030	-	1,526	1,606	1,649	1,672
2030광주하수도정비기본계획	2012	2010	2030	-	1,516	1,644	1,723	1,800
통계청 추계인구	2015	-	-	1,489	1,516	1,517	1,510	1,495

(4) 사회적 증가분의 추정

○ 인구관련 정책변화 여건은 다음과 같음

[표 2-12] 인구관련 정책 변화 여건

구 분	주요정책	정책결과
2014~2020	<ul style="list-style-type: none"> • 교통·정보통신의 발달 및 생활권의 변화 • 광주·전남공동혁신도시 개발 완료 • 빛그린산업단지 사업 완료 • 도시재생전략계획 수립 	<ul style="list-style-type: none"> • 인구의 교외화 현상 및 인구의 지속적인 소폭 증가 • 광주·전남공동혁신도시 개발사업 완료로 외부 유입인구 증가 • 광주·전남 공동 국가산업단지 개발로 외부유입인구 증가
2020~2030	<ul style="list-style-type: none"> • 아시아문화중심도시 조성사업 완료 • 주변지역 산업단지 개발사업 완료 • 첨단과학단지R&D특구사업 완료 • 남구 도시첨단산업단지 조성 	<ul style="list-style-type: none"> • 주변지역 산업단지 개발로 외부 유입인구 증가

○ 사회적 개발에 의한 타도시의 유입률 비교 및 선정은 다음과 같음

[표 2-13] 각 사업별 타도시의 유입률 비교

구 분	부산	인천	대구	대전	울산	광주
택지개발사업	40%	20%	40%	30%	30%	15%
도시개발사업	-	10%(환지)	30%	30%	30%	15%
산업단지사업	90%	-	60%	-	60%	15%
정비사업	40%(재개발)	-	-	20%	30%	15%
R&D특구	-	40%(경제특구)	-	50%	-	15%

자료 : 2030부산도시기본계획, 2030인천도시기본계획, 2030대구도시기본계획, 2030대전도시기본계획, 2030울산도시기본계획

제4차 광주광역시 교통약자 이동편의 증진계획

○ 개발 사업별 유입인구는 다음과 같음

[표 2-14] 택지 및 유관개발사업의 유입인구(단위 : 명)

구 분		개발시기	계획인구	유입인구	유입률
합 계		-	39,929	5,988	15%
택지개발	효천2	2016~2020	12,908	1,936	15%
	효천1	2021~2025	11,968	1,795	15%
도시개발	용산	2016~2020	5,514	827	15%
	하남3	2016~2020	3,102	465	15%
	선교벤처	2021~2025	2,788	418	15%
	월남	2016~2020	3,649	547	15%

[표 2-15] 정비사업 및 도시재생 관련 개발사업의 순유입 인구(단위 : 명)

구 분		개발시기	계획인구	유입인구	유입률
합 계		-	40,834	6,126	15%
정비 사업	학동3 주거환경개선	2021~2025	3,807	571	15%
	학동4 주거환경개선	2016~2020	5,678	852	15%
	산수1 주거환경개선	2016~2020	3,105	466	15%
	지원2-1 주거환경개선	2021~2025	1,863	279	15%
	계림2 주거환경개선	2021~2025	4,258	639	15%
	마륵치평 주거환경개선	2021~2025	1,447	217	15%
	각화 주거환경개선	2021~2025	1,933	290	15%
	풍향2 주거환경개선	2021~2025	2,592	389	15%
	화정주공 주거환경개선	2016~2020	8,845	1,327	15%
	쌍촌 주거환경개선	2016~2020	1,385	208	15%
	염주주공 주거환경개선	2021~2025	2,543	381	15%
	송정주공 주거환경개선	2016~2020	3,378	507	15%

[표 2-16] 산업단지 및 관련 개발사업의 순유입 인구(단위 : 명)

구 분		개발시기	계획인구	유입인구	유입률
합 계			160,635	24,184	15%
산업 단지	빛그린산단	2016~2020	13,448	2,017	15%
	첨단3지구 R&D특구	2021~2025	75,040	11,256	15%
	신룡지구 R&D특구	2026~2030	50,599	7,590	15%
	평동3단계	2021~2025	7,200	1,080	15%
	남구도시첨단(국가지정)	2026~2030	4,865	729	15%
	남구도시첨단(지방지정)	2026~2030	9,483	1,422	15%

○ 사회적 증가분 추정 종합은 다음과 같음

[표 2-17] 사회적 증가분 추정

택지 및 도시개발 유입인구(A)	정비사업 유입인구 (B)	산업단지 유입인구 (C)	사회적 증가 (A+B+C)
6천명	6천명	24천명	36천명

(5) 자연적 증가분과 사회적 증가분의 구분에 의한 추정인구 종합

[표 2-18] 2030년 자연적 증가분과 사회적 증가분의 구분에 의한 추정인구

자연적 증가(A)	사회적 증가(B)	추정인구(A+B)
1,562천명	36천명	1,598천명

나. 장래 인구지표 설정

(1) 추정인구 종합

[표 2-19] 추정인구의 종합(단위 : 천명)

추정모형	최소인구	최대인구
과거추세연장법	1,605	1,613
자연적 증가분과 사회적 증가분의 구분에 의한 추정법	1,598	

(2) 대안별 검토

[표 2-20] 대안별 검토

구분	대안1	대안2	대안3
인구	160만명 (2025년 기준 : -20만명)	170만명 (2025년 기준 : -10만명)	180만명 (2025년 기준 : 변경 없음)
배경	• 출산율 저하에 따른 인구감소 추세 반영	• 도시의 지속적인 성장 가능성 유지	• 광역도시계획 등 상위 및 관련계획 반영
장점	• 통계청의 인구감소 추세 반영 • 저성장시대 트렌드에 부합	• 통계청의 인구감소 추세 반영 • 국책, 시책사업 추진 등 여건 변화에 탄력적 대응 가능	• 광역도시계획 인구지표에 부합 • 국책, 시책사업 추진 등 여건 변화에 탄력적 대응 가능
단점	• 상위계획(광역도시계획)과 인구지표 격차 과다 발생 • 국책, 시책사업 추진 등 여건 변화에 탄력적 대응 어려움	• 상위계획(광역도시계획)과 인구지표 격차 과다 발생 • 신규 개발용지 공급에 따른 도심재생방안 마련 필요	• 목표인구의 과다 추정으로 실현성 저하 • 과다한 신규 개발용지 공급으로 도심재생 어려움
선정	X	O	X

(3) 계획 인구지표

- 도시기본계획수립 지칭 상 사회적 증가분에 반영할 계획인구는 토지 개발사업의 계획 수립 시점에서 그 사업이 결정된 경우만 반영하도록 되어 있음
- 그러나 토지개발사업 특성상 사업기간이 대부분 10년 이내에 완료되는 사업이므로 그 이후에 발생하는 사회적 인구증가요인은 고려될 수 없는 인구추계의 한계가 뒤따름
- 따라서 광주 도시 미래상과 장래 정책 환경 변화에 유연하게 대응할 수 있도록 단계별 인구에 $\pm 2.0\sim 6.5\%$ 탄력적 대응 분을 감안한 170만명을 목표인구로 설정함
- 다만, 20년 장기적인 인구예측의 불완전성을 감안 각 부문별 계획 수립 시 $\pm 10\%$ 범위 내에서 해당 계획의 성격에 따라 탄력성을 부여함

[표 2-21] 2030년 계획인구 지표(단위 : 천명)

추정모형	추계인구	장래 탄력적 대응분($\pm 6.5\%$)	계획인구 범위	계획인구 설정
과거추세연장법(1,609천명)	1,598	± 104 천명	1,493~1,701	1,700
자연적증가분과 사회적증가분의 구분에 의한 추정법(1,598천명)				

자료 : 2030 광주도시기본계획

2.2.2 교통약자 예측

가. 장래 광주광역시 연령별 인구 예측

- 장래 교통약자 인구예측을 위하여 본 과업의 목표년도인 2026년 장래 인구 예측치에 외국인을 제외한 광주광역시 내국인 인구를 통계청 장래 추계인구의 연령대별 구성비를 수용하여 장래 광주광역시 연령대별 인구를 예측하였음

[표 2-22] 장래 연령별 인구 예측(단위: 명)

구 분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년
인 구	0~4세	44,055	40,982	38,482	36,803	35,741
	5~9세	66,422	62,400	58,519	53,908	49,318
	10~14세	73,618	72,638	71,630	70,917	69,000
	15~64세	1,056,483	1,045,242	1,032,025	1,016,638	1,001,819
	65세 이상	222,833	234,355	246,773	260,970	275,321
	계	1,463,411	1,455,617	1,447,429	1,439,236	1,431,199
구 성 비	0~4세	3.0%	2.8%	2.7%	2.6%	2.5%
	5~9세	4.5%	4.3%	4.0%	3.7%	3.4%
	10~14세	5.0%	5.0%	4.9%	4.9%	4.8%
	15~64세	72.2%	71.8%	71.3%	70.6%	70.0%
	65세 이상	15.2%	16.1%	17.0%	18.1%	19.2%
	계	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

자료 : KOSIS 국가통계포털

나. 장래 교통약자 유형별 인구 예측

- 장래 교통약자 인구예측은 장애인 인구를 제외하고 통계청의 장래인구 추계치를 기준으로 연차별 교통약자 유형별 추계인구를 예측하였으며, 장애인 인구는 최근 5년간(2016년~2020년) 장애인 인구 연평균증가율 0.54%를 적용함
- 또한 교통약자인구의 중복산정을 방지하기 위하여 교통약자 유형별(고령자, 임산부, 어린이, 영·유아동반자) 장애인 인구를 제외한 장애인 인구를 산정하였음

[표 2-23] 장애인 인구 현황(단위: 명)

구 분	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년	연평균증가율
등록장애인수	68,569	69,233	69,884	70,177	70,061	0.54%
전년대비증감율	-	0.97%	0.94%	0.42%	-0.17%	

자료 : 광주광역시 통계연보(2021)

제4차 광주광역시 교통약자 이동편의 증진계획

[표 2-24] 장래 광주광역시 장애인 인구 예측(단위 : 명)

구 분	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	연평균증가율
장애인수	70,439	70,820	71,202	71,587	71,973	72,362	0.54%

주 : 교통약자 유형별 장애인 제외 장애인수 임

○ 교통약자의 장래 예측은 과거추세연장법으로 예측하였으며, 2026년 장애인 인구는 72,362명, 고령자수는 267,523명으로 증가하는 것으로 나타났으며, 임산부, 어린이, 영·유아동반자의 수는 감소하는 것으로 나타남

[표 2-25] 장래 교통약자 유형별 추계 인구

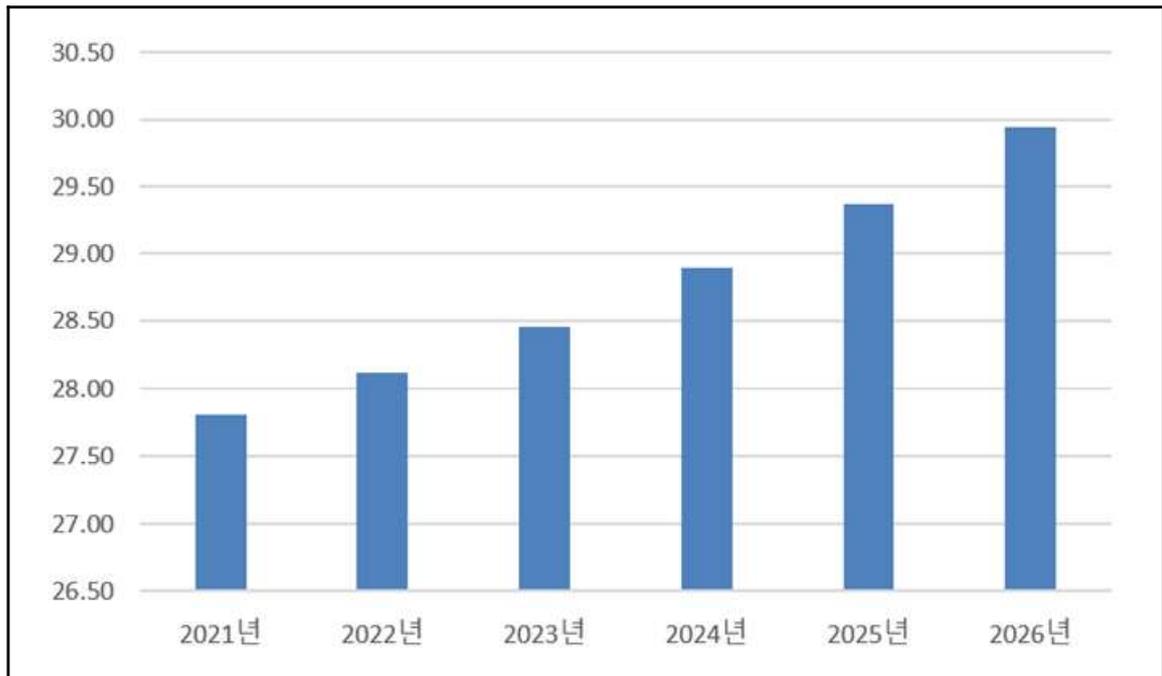
구 분		2021년	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	증가율
장애인	인구(명)	70,439	70,820	71,202	71,587	71,973	72,362	0.54%
	구성비(%)	17.24	17.21	17.19	17.12	17.03	16.89	
고령자	인구(명)	214,880	224,506	234,564	245,073	256,052	267,523	4.48%
	구성비(%)	52.60	54.56	56.63	58.61	60.57	62.43	
임산부	인구(명)	6,359	5,662	5,042	4,489	3,997	3,559	-10.96%
	구성비(%)	1.56	1.38	1.22	1.07	0.95	0.83	
어린이	인구(명)	69,301	66,422	62,400	58,519	53,908	49,318	-6.58%
	구성비(%)	16.97	16.14	15.07	13.99	12.75	11.51	
영·유아 동반자	인구(명)	47,508	44,055	40,982	38,482	36,803	35,741	-5.53%
	구성비(%)	11.63	10.71	9.89	9.20	8.71	8.34	
교통 약자 전체	인구(명)	408,487	411,465	414,190	418,150	422,733	428,503	0.96%
	구성비(%)	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
광주광역시 인구 대비 교통약자 비율(%)		27.81	28.12	28.45	28.89	29.37	29.94	

자료 : KOSIS 국가통계포털



[그림 2-6] 장래 교통약자 유형별 추계 인구

- 임산부, 어린이 및 영·유아동반자 인구는 감소하지만 고령자 인구는 증가해 전체 교통약자는 연평균 0.96% 증가하는 것으로 나타났으며, 2026년에는 광주광역시 인구대비 약 29.94%를 차지할 것으로 예측됨



[그림 2-7] 장래 인구대비 교통약자 비율(단위: %)

2.2.3 교통약자 시설

가. 노인복지시설

- 광주시 노인복지시설은 연평균 2.29%의 증가추세를 보이고 있으며, 재가복지 시설이 연평균 13.65%의 가장 큰 증가율을 보이고 있고 의료복지시설이 연평균 1.30%로 감소율을 보이고 있음

[표 2-26] 광주시 노인복지시설 연도별 추이(단위 : 개소)

구 분	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년	연평균증가율
여가복지시설	1,356	1,363	1,364	1,382	1,385	0.53%
주거복지시설	3	3	3	3	3	-
의료복지시설	98	98	95	95	93	-1.30%
재가복지시설	199	214	200	278	332	13.65%
합 계	1,656	1,678	1,662	1,758	1,813	2.29%

자료 : 광주시 통계연보(2021)

나. 장애인복지 생활시설

- 광주시 장애인복지 생활시설의 시설수는 연평균 1.07%의 증가추세를 보이고 장애인복지 생활시설 수용인원은 연평균 2.15%의 감소율을 보이고 있음

[표 2-27] 광주시 장애인복지 생활시설 연도별 추이(단위 : 개소)

구 분	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년	연평균증가율	
시설수	23	23	24	24	24	1.07%	
입소자	24	32	61	48	24	-	
퇴소자	48	50	53	65	33	-8.94%	
수용인원	수용인원	770	751	740	719	706	-2.15%
	지체	113	109	63	68	59	-15.00%
	시각	38	37	35	39	33	-3.47%
	청각언어	0	1	0	0	0	-
	정신지체	452	494	517	508	520	3.57%
	기타	152	110	125	104	94	-11.32%

자료 : 광주시 통계연보(2021)

다. 장애인 등록현황

- 광주시 장애인 등록현황을 살펴보면 전체 등록인원은 2016년 68,569명에서 연평균 증가율 0.54%씩 증가하여 2020년에 70,061명으로 증가하였음
- 또한 장애유형별로 살펴보면 자폐성장아가 연평균 6.48%로 증가추세를 보이고 있으며 지체장애가 연평균 1.65%로 감소하는 추세를 보이고 있음

[표 2-28] 광주시 장애유형별 등록 연차별 추이(단위 : 명)

연도별	합계	지체	뇌병변	정신	신장	심장	호흡기	간
2016년	68,569	32,074	6,835	2,952	2,051	130	310	303
2017년	69,233	31,607	6,875	3,006	2,160	131	306	341
2018년	69,884	31,130	6,846	3,053	2,253	138	307	354
2019년	70,177	30,531	6,932	3,091	2,342	138	289	363
2020년	70,061	30,011	6,903	3,120	2,477	142	296	376
연평균 증가율	0.54%	-1.65%	0.25%	1.39%	4.83%	2.23%	-1.15%	5.54%

연도별	시각	청각	언어	지적	자폐성	안면	장루,요루	뇌전증
2016년	7,266	8,537	535	6,194	697	64	359	262
2017년	7,290	9,095	555	6,418	748	63	370	268
2018년	7,356	9,704	564	6,703	773	61	367	275
2019년	7,338	10,136	565	6,931	816	65	373	267
2020년	7,290	10,183	566	7,100	896	63	366	272
연평균 증가율	0.08%	4.51%	1.42%	3.47%	6.48%	-0.39%	0.48%	0.94%

자료 : 광주시 통계연보(2021)

라. 학교시설

- 광주시 학교수는 2017년 697개소에서 연평균 0.65%의 감소율로 2021년 679개소로 감소하였고 학생 수는 2017년 345,483명에서 연평균 2.83%씩 감소하여 2021년 307,971명으로 감소하였음
- 2021년 현재 유치원이 294개소, 초등학교 156개소, 중학교 91개소, 고등학교 68개소로 나타났으며 학생 수는 초등학교 84,998명으로 가장 많은 비중을 차지하고 있음

[표 2-29] 광주시 학교시설 연도별 및 종류별 현황(단위 : 개소, 명)

연도별	학교수	학급(과)수	학생수	교직원수
2017년	697	10,150	345,483	23,283
2018년	694	10,308	338,009	23,024
2019년	695	10,259	321,251	23,228
2020년	683	9,997	316,838	22,934
2021년	679	9,913	307,971	23,220
연평균증가율	-0.65%	-0.59%	-2.83%	-0.07%

종류별	학교수	학급(과)수	학생수	교직원수
유치원	294	1,178	22,198	2,073
초등학교	156	4,030	84,998	6,576
중학교	91	1,795	43,942	4,033
고등학교	68	1,771	43,694	4,385
전문대학	6	76	17,911	619
대학교	11	370	81,311	4,696
대학원	44	690	12,773	330
기타학교	9	243	1,686	508

자료 : 광주시 통계연보(2021)

2.3 교통약자 이동편의시설 대상 현황

2.3.1 설치대상 정의

- 교통약자를 위한 이동편의시설을 설치하여야 하는 대상물은 크게 교통수단, 여객 시설, 도로(보행환경)로 구분할 수 있음
- 본 과업에서는 광역시설을 제외한 광주광역시 공간적 범위 내의 해당 이동편의 시설을 대상으로 함
 - 교통수단 : 시내버스, 도시철도, 특별교통수단 등
 - 여객시설 : 버스정류장 및 환승시설, 여객자동차터미널, 도시철도역사 등
 - 보행환경 : 도로법상의 보도, 횡단보도, 지하도 및 육교 등



[그림 2-8] 교통약자 이동편의시설 설치 대상

2.3.2 교통수단별 현황

- 각 교통수단에 설치하여야 할 이동편의시설별 세부 시설을 살펴보면, 안내시설(전자문자안내판, 자동안내방송, 행선지표시 등), 내부시설(승강구 바닥재질, 승강설비, 교통약자용좌석 등), 기타시설(수직손잡이, 장애인접근표시, 출입구 통로 등) 등으로 나눌 수 있음

[표 2-30] 교통수단별 이동편의시설 종류

구분	안내시설			내부시설				기타시설		
	안내방송	문자안내판	행선지표시	휠체어승강설비	휠체어보관함	교통약자용좌석	장애인전용화장실	수직손잡이	장애인접근가능표시	출입구통로
시내버스	일반형	●	●	●	●	●		●	●	
	좌석형	●	●	●	●	●			●	
	저상형	●	●	●	●	●		●	●	
도시철도	●	●	●			●		●	●	●
장애인셔틀버스	●	●	●	●	●	●			●	●

자료 : 교통약자의 이동편의 증진법 시행령 [별표 2]

가. 시내버스 현황

(1) 버스차량 현황

- 광주광역시에는 2022년 현재 10개의 운송업체가 등록되어 있으며, 총 운행 대수는 999대(총 보유대수 1,044대)이며 마을버스는 88대 보유하고 있음

[표 2-31] 운수업체별 현황

업체명	보유대수	운행대수	운전원수(중형)	정비원	관리원(임원)
합 계	1,044	999	2,424(805)	136	180(18)
대창운수	339	326	795(272)	46	64(4)
을로운수	184	177	412(171)	24	27(1)
현대교통	82	77	202(14)	10	14(1)
세영운수	77	74	182(59)	10	13(1)
대원버스	67	64	155(54)	8	12(2)
동화운수	70	66	155(65)	9	12(2)
삼원버스	60	58	142(45)	8	9(2)
대진운수	56	53	130(43)	8	10(2)
라정버스	55	53	127(40)	7	10(2)
삼아교통	53	51	124(42)	6	9(1)

자료 : 광주광역시청 홈페이지(운영현황 | 광주광역시 교통 (gwangju.go.kr))

- 시내버스는 차량등록일로부터 9년간 운행한 뒤 교통안전공단의 검사를 받아 6개월 단위로 최대 4회 즉 2년까지 사용 기한을 연장할 수 있음
- 2021년 기준 차량이 10년이 되는 2011년식 차량은 19대로 전체 차량의 1.8%를 차지하고 있음

[표 2-32] 연식별 시내버스 보유 현황

연식	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
대수(대)	19	132	107	53	173	82	94	144	89	112	39
비율(%)	1.8	12.6	10.2	5.1	16.6	7.9	9.0	13.8	8.5	10.7	3.7

자료 : 전국버스운송사업조합연합회

(2) 버스운행 현황

- 2021년 말 현재 광주광역시 시내버스 노선은 총 101개 노선으로 운영되고 있음
- 간선은 기존의 미비한 연결성을 확보하고 지역 중심간을 최단거리로 연결한다는 원칙하에 주요간선도로 등 고규격의 도로를 이용하도록 계획되어 있으며, 연결이 어려운 부분에 대해서는 환승이 가능하도록 계획되어 있음
- 지선은 도시철도, 급행간선, 간선과의 연계성을 통해 주요 생활권과 학교, 재래시장, 관공서 등 주요 교통 유발시설을 연결할 수 있도록 계획되어 있으며, 접근성 제고를 위주로 하기 때문에 보조간선도로 및 집산도로를 상대적으로 많이 이용하며, 교차로에서의 회전이나 노선 굴곡이 심한 편임
- 2021년 현재 도시철도2호선 공사가 진행중에 있으며 이에 따른 도시대중교통 체계의 전면적인 변화가 예상되어 버스노선개편용역을 진행하고 있음

나. 저상버스 현황

- 광주광역시는 2021년 말 기준 303대 운행중(30.3%)으로 교통약자 이동편의 증진 정책의 일환으로 2004년 첫 도입 이후 지속적으로 증차되어 현재는 운송사별 38개 노선이 배차되어 운영중임

제4차 광주광역시 교통약자 이동편의 증진계획

[표 2-33] 2021년 기준 저상버스 운송사별 운행현황(단위:대)

연번	노선	계	대창	을로	현대	세영	대원	동화	삼원	대진	라정	삼아	비고
	합 계	303	92	50	30	32	15	24	16	15	17	12	
1	순환01	11					11						
2	수완03	7		6				1					
3	매월06	10		10									
4	진월07	19				19							
5	첨단09	16	16										
6	일곡10	3	1						2				
7	수완12	11				11							
8	선운14	4			4								
9	지원15	8						8					
10	매월16	4	4										
11	진월17	9		9									
12	문흥18	11	11										
13	송정19	6			6								
14	첨단22	2	2										
15	첨단23	5	5										
16	지원25	12						12					
17	매월26	9		9									
18	봉선27	13							13				
19	일곡28	17		10		2					5		
20	송정29	9							1		8		
21	첨단30	7	7										
22	송암31	3		3									
23	금호36	8	4				4						
24	봉선37	9			8			1					
25	일곡38	11	8		3								
26	문흥39	9	9										
27	지원45	9										9	
28	금호46	7	7										
29	송암47	3		3									
30	운림50	3										3	
31	운림51	15								15			
32	운림54	11	11										
33	금남59	2									2		
34	첨단95	7	7										
35	송정98	8			8								
36	지원56	2						2					중형
37	송정100	2								2			중형
38	송정197	1			1								중형

자료 : 광주광역시 운송사별 저상버스 운행현황(2021.12월 기준), 광주광역시 군공항교통국

다. 특별교통수단 현황

- 제3차 교통약자 증진계획의 목표 보급률은 84.0%로 광주시는 목표 보급률을 달성하였을 뿐만 아니라 전국 평균 86.0%보다도 높은 보급률을 나타냄
- 2021년 기준 광주광역시의 특별교통수단은 116대 운행 중으로 법정대수 128대 대비 90.6%를 달성하였음

[표 2-34] 특별교통수단 운영 현황(단위:대)

구 분	3차계획 목표(%)	법정대수	운행대수	보급률(%)
전국	84.0	4,738	4,074	86.0
서울특별시		725	622	85.8
부산광역시		319	206	64.6
대구광역시		216	163	75.5
인천광역시		254	169	66.5
광주광역시		128	116	90.6
대전광역시		134	96	71.6
울산광역시		90	76	84.4
세종특별자치시		22	21	95.5
경기도		1,027	1,157	112.7
강원도		195	149	76.4
충청북도		180	116	64.4
충청남도		236	163	69.1
전라북도		236	192	81.4
전라남도		247	179	72.5
경상북도		317	214	67.5
경상남도		344	369	107.3
제주특별자치도		68	66	97.1

자료 : 제4차 교통약자 이동편의 증진계획, 2022, 국토교통부

(1) 이용대상

- 1,2급 장애인 및 3급 지적·자폐성 장애인과 3급 중 휠체어 이용하는 장애인
- 보행상 장애 표준기준표상 ○에 해당하는 장애인
- 보행상 장애 표준기준표상 △에 해당하는 장애인 중 장애 정도 추가심사 결과 안내문 상 보행상 장애가 확인 되는 경우
- 보행상 장애 표준기준표상 △에 해당하는 장애인 중 장애 정도 추가심사 결과 안내문 상 보행상 장애가 확인 되지 않으나 휠체어 이용하는 경우
- 휠체어를 이용하는 65세 이상 노인(장기요양등급 1~4급)

[표 2-35] 보행상 장애 표준기준표

구분	장애 유형	심한 장애	
신체적장애	지체장애	상지 절단	△
		하지 절단	○
		상지 관절	△
		하지 관절	○
		상지 기능	△
		하지 기능	○
		척추 장애	○
		변형 장애	-
	뇌병변장애		○
	시각장애		○
	청각장애	청력	-
		평형	○
	언어 장애		-
	신장 장애		○
	심장 장애		△
	호흡기 장애		△
	간 장애		△
	안면 장애		-
장루/요루 장애		△	
뇌전증 장애		-	
정신적 장애	지적 장애	△	
	자폐성 장애	△	
	정신 장애	△	

(2) 운영현황

- 광주광역시는 특별교통수단의 운영을 이동지원센터(새빛콜)를 통해 2008년부터 위탁·관리하고 있음

[표 2-36] 새빛콜 운영 현황

이용시간	운행지역	이용요금
연중무휴 06시~23시 23시~06시 예약운영	광주광역시 전지역 및 인접시군	- 기본요금 : 2km이내 660원 - 추가요금 : 150m당 30원, 36초당 30원 - 할증요금 : 24시~04시, 시외지역 운행시 전용차량 요금의 100%의20

자료 : 광주광역시 교통약자 이동지원 센터

라. 도시철도 차량 현황

- 광주광역시 도시철도 1호선 총 23편성 92량이 운행 중에 있으며, 4량으로 구성되는 1편성당 474명씩 수송할 수 있음

[표 2-37] 도시철도1호선 차량 제원 현황

구 분	도시철도1호선
차량편성	4량 1편성(Tc+M+M+Tc)
운전형태	무인운전이 가능한 1인 운전
성능특성	최고속도 : 100km/h, 운영속도 : 80km/h, 가속도 : 3.0km/h/s 감속도(최대) : 상용제동 3.5km/h/s, 비상제동 4.5km/h/s
정원	Tc : 113명, M : 124명
자중	Tc : 28.7톤, M : 30.4톤
연결면간거리	18,000mm
차체폭	2,750mm
최대높이	4,000mm(레일상면기준)
대차중심간 거리	12,400mm
객실상면높이	1,150mm(레일상면기준)
연결길높이	880±10mm(레일상면기준)
대차(치차비)	공기스프링식 볼스타레스 대차(7.07:1)
판토그래프	하부프레임 교차형, 공기상승 스프링하강식
견인전동기	3상 농형 유도 전동기, 대차 장가식(정격출력 : 210KW이상)
견인제어장치	가변전압, 가변주파수(VVVF) 정지형 인버터
보조전원장치	일정전압 일정주파수(CVCF) 정지형 인버터(IGBT소자사용, 정격용량 : 160KVA)
전동공기압축기	스크류 방식, 1단 압축(용량 : 1000ℓ/min)
냉방기	옥상노출취부, 천정집약 공급덕트유도 분산형(40,000kcal/hr(1량당))
보안장치	ATC/ATO
제동방식	회생제동 병용 아날로그 전기지령식 공기제동

자료 : 광주광역시 도시철도공사

2.3.3 여객시설별 현황

가. 여객시설별 이동편의시설 종류

- 각 여객시설에 설치하여야 할 이동편의시설별 세부 시설을 살펴보면, 여객시설은 수직/수평이동편의시설(통로, 경사로, 승강기, 계단, 에스컬레이터, 등), 위생시설(장애인전용화장실), 안내시설(점자블록, 유도 및 안내시설, 경보 및 피난시설 등), 기타시설(매표소, 판매기, 음료대, 개찰구, 승강장, 대기시설 등) 등으로 나눌 수 있음

[표 2-38] 여객시설별 이동편의시설 종류

구분	매개시설			내부시설					위생시설		
	보행 접근로	주 출입구	장애인 전용 주차 구역	통로	경사로	승강기	에스컬레이터	계단	장애인전용화장실		
									대변기	소변기	세면대
여객자동차 터미널	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
도시철도 역사	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

구분	안내시설			기타시설							
	점자 블록	유도및 안내 시설	경보및 피난 시설	매표소	판매기	음료대	개찰구	승강장	보안 검사장	여객 탑승교	대기 시설
여객자동차 터미널	●	●	●	●	●	●		●			
버스정류장	●	●									●
도시철도 역사	●	●	●	●	●	●	●	●			

자료 : 교통약자의 이동편의 증진법 시행령 [별표 2]

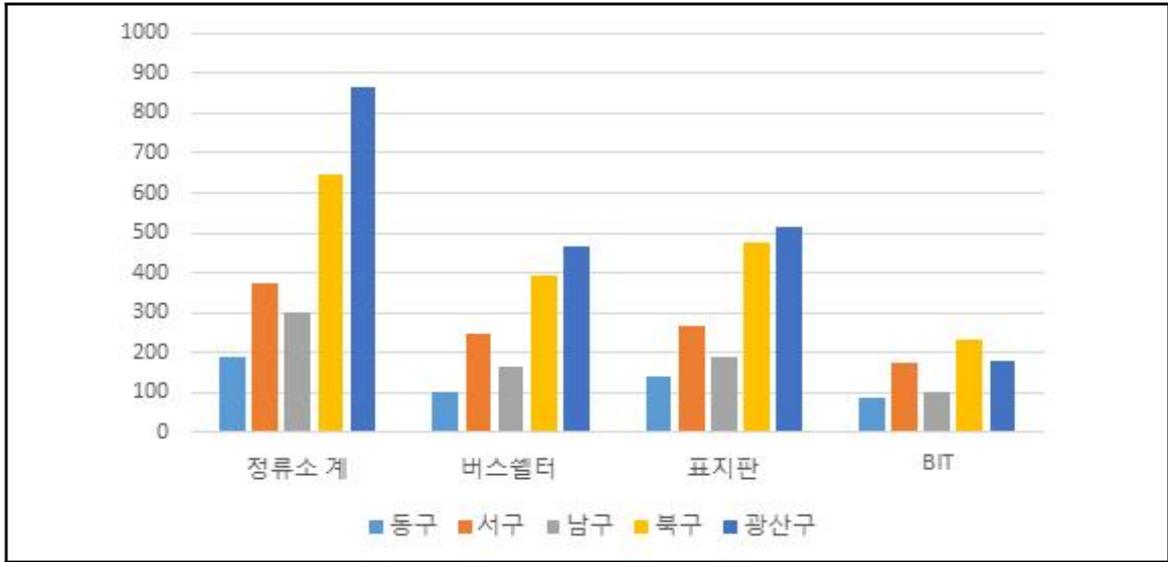
나. 버스정류장 현황

- 광주광역시에는 2022년 6월 현재 총 2,368개의 버스정류장이 설치되어 있으며, 쉼터는 1,513개로 전체의 63.4%, BIT는 1,096개소에 설치되어 전체의 46.3%를 차지하고 있음

[표 2-39] 버스정류장 설치 현황(단위 : 개소, %)

구분	계	동구	서구	남구	북구	광산구
정류소(합계)	2,368	193	376	292	644	863
버스쉼터 (정류소 대비)	1,513 (63.9)	127 (65.8)	260 (69.1)	191 (65.4)	434 (67.4)	501 (58.1)
정류소표지	1,560	137	260	165	468	530
BIT	1,096	115	228	138	324	291
무장애	185	34	23	23	73	32
개선형 (스마트, 미세먼지)	22	1	1	4	4	12

자료 : 광주광역시 대중교통과 내부자료



[그림 2-9] 광주광역시 버스정류장 현황



[그림 2-10] 광주광역시 버스정류장 설치 지점

다. 여객자동차터미널 현황

(1) 종합버스터미널

- 광주광역시에는 서구 광천동에 종합버스터미널이 있음

[표 2-40] 종합버스터미널 현황

터미널명	유스퀘어 (종합버스터미널)	
면허일	1995.10.31.(여객자동차터미널사업)	
소재지	광주광역시 서구 무진대로 904	
부지면적	101,150㎡	
건물연면적	140,240.89㎡	
운송업체	금호고속	

자료 : 제3차 광주광역시 대중교통계획

(2) 시외버스터미널

- 광주종합버스터미널에서 시외버스터미널을 같이 운영하고 있으나, 각 지역별로 간이정류소 8개소를 포함하여 총 9개소의 버스터미널이 운영되고 있음

[표 2-41] 시외버스터미널 현황

터미널명	유스퀘어	첨단지구	송정	송정역	운암동	문화동	남부	소태역	학동
노선수	250	1	4	5	3	9	6	4	4
운행횟수	1,579	4	44	17	121	180	187	97	97

자료 : 제3차 광주광역시 대중교통계획

라. 도시철도역 현황 및 계획

(1) 1호선 현황

- 광주광역시 도시철도는 23편성 92량으로 운행구간은 20개 역으로 녹동역↔평동역 사이를 운행하고 있음

[표 2-42] 도시철도1호선 운영 현황

구 분	도시철도1호선
운행구간	20개역(녹동역↔평동)
영업거리	20.5km
운행간격	평시 10분 (출퇴근 5~7분)
운행횟수	평일 240회, 휴일 202회
열차편성	23편성 92량(1편당 4량)

자료 : 제3차 광주광역시 대중교통계획

[표 2-43] 도시철도 1호선 수송 현황(단위:명)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
이용객수	18,709,366	18,883,389	19,319,090	13,582,875	14,400,546

자료 : 광주광역시도시철도공사

- 도시철도 1호선 역사 내에는 수직이동을 위한 엘리베이터가 19개역 62대, 에스컬레이터가 17개역 99대만 설치되어 있으며 지속적으로 확대 설치하고 있음

[표 2-44] 도시철도 1호선역 교통약자 편의시설 현황(단위:개소)

구분	엘리베이터	에스컬레이터	휠체어 리프트	장애인 화장실	시각장애인 촉지도	휠체어	사각장애인 음성유도장치	장애인용 개/집표기	장애인 전동휠체어 급속충전기
녹동	-	-	-	2	1	-	3	-	-
소태	3	6	-	2	1	-	25	10	1
학동증심사	2	3	-	2	1	-	23	6	1
남광주	3	6	-	2	1	1	23	6	1
문화전당	5	10	-	2	2	-	31	4	-
금남로4가	2	8	-	4	1	1	26	4	1
금남로5가	3	4	-	2	1	-	25	8	1
양동시장	2	10	1	2	1	1	26	2	1
돌고개	3	2	-	2	1	-	21	2	1
농성	5	4	-	4	1	-	27	4	1
화정	2	2	-	2	1	-	20	4	1
쌍촌	2	-	-	2	1	1	19	4	1
운천	2	-	-	2	1	-	20	4	1
상무	3	8	-	2	1	1	23	4	1
감내중간변전	5	8	-	2	1	-	35	2	1
공항	5	7	-	2	1	-	34	2	-
송정공원	4	6	-	2	1	-	28	2	-
광주송정역	4	9	-	2	1	-	28	2	-
도산	5	4	-	4	2	-	26	4	-
평동	2	2	-	2	1	-	18	4	-
합계	62	99	1	46	22	5	481	78	13

자료 : 광주광역시도시철도공사

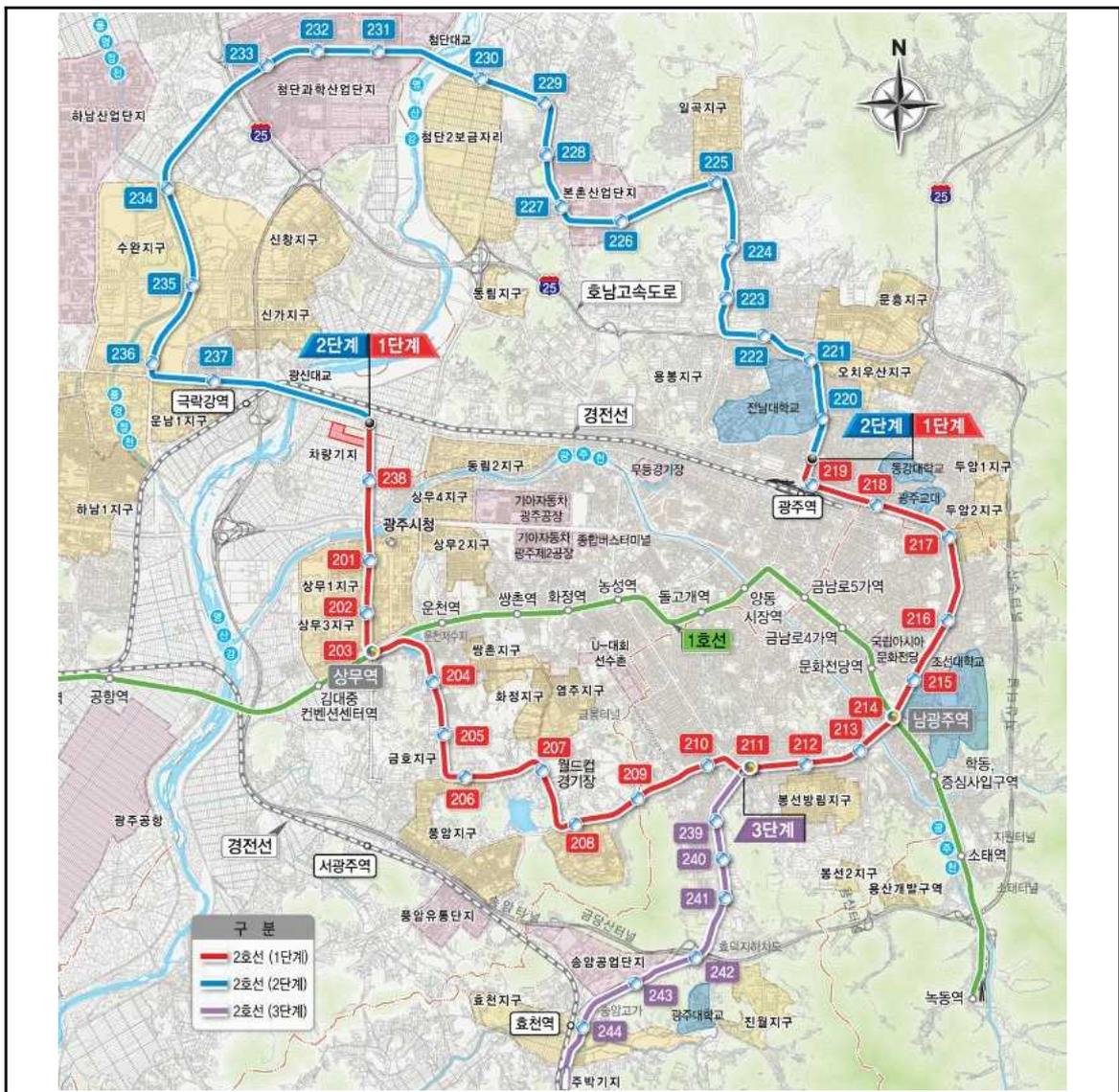
제4차 광주광역시 교통약자 이동편의 증진계획

(2) 도시철도 2호선 계획

○ 현재 도시철도 2호선은 공사중에 있으며, 사업개요와 노선은 다음과 같음

[표 2-45] 도시철도2호선 사업개요

구 분	구 간
1단계 (L=17.003km)	시청~상무역~금호지구~월드컵경기장~백운광장~남광주역~조선대~광주역 (정거장 20개소, 차량기지 1개소)
2단계 (L=20km)	광주역~전남대~일곡지구~본촌~첨단지구~수완지구~운남지구~시청 (정거장 18개소)
3단계 (L=4.84km)	백운광장~진월~효천역 (정거장 6개소, 주박기지 1개소)

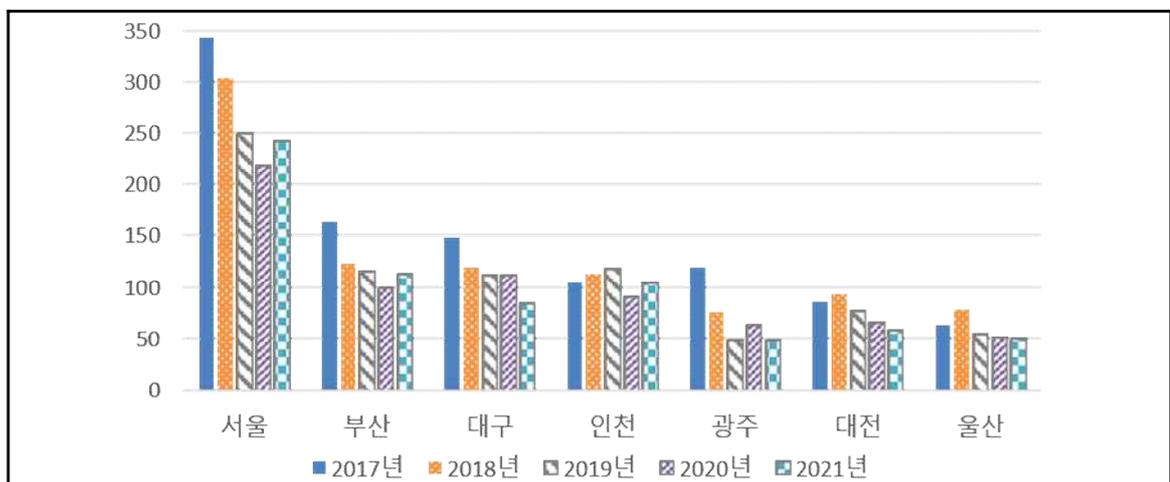


[그림 2-11] 도시철도1호선 노선 및 2호선 예정 노선도

2.4 교통사고 현황 및 추이

2.4.1 7대도시 교통사고

- 전국 교통사고 발생건수는 2017년 216,335건에서 2021년 203,130건으로 연평균 1.56% 감소하고 있고, 광주광역시는 2017년 7,499건에서 2021년 7,543건으로 연평균 0.15% 증가하고 있음
- 인구 1만명당 교통사고 발생건수는 제주 64.32건, 광주 50.94건, 대구 50.45건, 전남 49.48건 순으로 광주는 전국에서 두 번째로 사고발생이 많음
- 도로 1km당 교통사고 발생건수는 서울 4.1건, 광주와 대구가 4.0건, 경기도가 3.6건 순으로 나타남
- 전국 교통사고 사망자수는 2017년 4,185명에서 2021년 2,916명으로 연평균 8.64% 감소하고 있고 광주 또한 2017년 120명에서 2021년 49명으로 연평균 20.06% 감소하여 전국에서 가장 높은 감소율을 나타내고 있음
- 전국 부상자수는 2017년 322,829명에서 2021년 291,608명으로 연평균 2.51% 감소하고 있으며 광주는 연평균 0.82%의 감소율로 전국 하위권의 감소율을 보이고 있음
- 2021년 광주의 경우 인구1만명당 부상자수 77.6명, 차량1만대당 부상자수 151.8명, 도로 1km당 부상자수 6.1명으로 나타남



[그림 2-12] 7대도시 교통사고 사망자수(2021년)

[표 2-46] 교통사고 발생건수

구 분		2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	증감률
전국	발생건수(건)	216,335	217,148	229,600	209,654	203,130	-1.56%
	인구1만명당	42.1	42.1	44.4	40.5	39.2	-1.77%
	차량1만대당	82.2	80.5	83.5	74.2	70.7	-3.70%
	도로1km당	2.0	2.0	2.1	1.9	1.8	-2.60%
서울	발생건수(건)	38,625	38,795	39,258	35,227	33,913	-3.20%
	인구1만명당	39.6	40.0	40.6	36.7	35.5	-2.70%
	차량1만대당	107.0	107.3	108.6	96.3	92.9	-3.47%
	도로1km당	4.7	4.7	4.7	4.2	4.1	-3.36%
부산	발생건수(건)	11,753	11,937	12,992	11,913	11,339	-0.89%
	인구1만명당	34.3	35.1	35.5	35.6	34.2	-0.07%
	차량1만대당	79.0	78.3	83.8	75.0	70.0	-2.98%
	도로1km당	3.5	3.5	3.8	3.5	3.3	-1.46%
대구	발생건수(건)	12,970	13,199	14,536	12,940	12,133	-1.65%
	인구1만명당	52.8	53.9	59.8	53.5	50.5	-1.11%
	차량1만대당	99.0	99.1	108.0	93.8	88.5	-2.76%
	도로1km당	4.6	4.6	5.0	4.3	4.0	-3.43%
인천	발생건수(건)	7,719	7,632	8,698	8,505	7,912	0.62%
	인구1만명당	26.4	26.0	29.5	28.8	26.8	0.38%
	차량1만대당	47.8	45.3	49.8	47.5	44.2	-1.94%
	도로1km당	2.4	2.3	2.5	2.4	2.4	0.00%
광주	발생건수(건)	7,499	7,459	8,169	7,718	7,543	0.15%
	인구1만명당	50.2	50.0	54.7	51.9	50.9	0.35%
	차량1만대당	106.2	103.3	111.2	102.8	99.7	-1.57%
	도로1km당	4.1	4.0	4.4	4.1	4.0	-0.62%
대전	발생건수(건)	7,767	7,554	8,337	7,215	7,027	-2.47%
	인구1만명당	50.8	49.8	55.3	48.1	47.1	-1.87%
	차량1만대당	109.8	105.2	1,154	98.0	94.6	-3.66%
	도로1km당	3.6	3.5	3.9	3.4	3.2	-2.90%
울산	발생건수(건)	4,265	3,992	4,347	3,834	3,801	-2.84%
	인구1만명당	36.8	34.6	37.9	33.6	33.6	-2.25%
	차량1만대당	67.1	62.0	66.8	57.9	57.1	-3.95%
	도로1km당	2.0	1.9	2.0	1.6	1.5	-6.94%

자료 : 도로교통공단, <http://taas.koroad.or.kr/>, 각 년도

[표 2-47] 교통사고 사망자수

구 분		2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	연평균 증감률
전국	사망자수	4,185	3,781	3,349	3,081	2,916	-8.64%
	인구1만명당	0.81	0.73	0.65	0.60	0.56	-8.81%
	차량1만대당	1.60	1.40	1.20	1.10	1.00	-11.09%
	도로1km당	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-
서울	사망자수	343	304	250	219	243	-8.26%
	인구1만명당	0.35	0.31	0.26	0.23	0.25	-8.07%
	차량1만대당	1.00	0.80	0.70	0.60	0.70	-8.53%
	도로1km당	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-
부산	사망자수	164	123	116	100	113	-8.89%
	인구1만명당	0.48	0.36	0.34	0.30	0.34	-8.26%
	차량1만대당	1.10	0.80	0.70	0.60	0.70	-10.68%
	도로1km당	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-
대구	사망자수	148	120	112	112	84	-13.20%
	인구1만명당	0.60	0.49	0.46	0.46	0.35	-12.61%
	차량1만대당	1.10	0.90	0.80	0.80	0.60	-14.06%
	도로1km당	0.10	0.00	0.00	0.00	0.00	-
인천	사망자수	105	113	118	91	104	-0.24%
	인구1만명당	0.36	0.38	0.40	0.31	0.35	-0.70%
	차량1만대당	0.70	0.70	0.70	0.50	0.60	-3.78%
	도로1km당	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-
광주	사망자수	120	76	49	63	49	-20.06%
	인구1만명당	0.80	0.51	0.33	0.42	0.33	-19.86%
	차량1만대당	1.70	1.10	0.70	0.80	0.60	-22.92%
	도로1km당	0.10	0.00	0.00	0.00	0.00	-
대전	사망자수	86	93	77	66	59	-8.99%
	인구1만명당	0.56	0.61	0.51	0.44	0.40	-8.07%
	차량1만대당	1.20	1.30	1.10	0.90	0.80	-9.64%
	도로1km당	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-
울산	사망자수	64	79	55	51	50	-5.98%
	인구1만명당	0.55	0.68	0.48	0.45	0.44	-5.43%
	차량1만대당	1.00	1.20	0.80	0.80	0.80	-5.43%
	도로1km당	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-

자료 : 도로교통공단, <http://taas.koroad.or.kr/>, 각 년도

[표 2-48] 교통사고 부상자수

구 분		2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	연평균 증감률
전국	부상자수	322,829	323,037	341,712	306,194	291,608	-2.51%
	인구1만명당	62.9	62.6	66.1	59.1	56.3	-2.73%
	차량1만대당	122.6	119.7	124.2	108.4	101.5	-4.61%
	도로1km당	2.9	2.9	3.1	2.7	2.6	-2.69%
서울	부상자수	53,810	53,751	53,904	47,513	45,223	-4.25%
	인구1만명당	55.1	55.4	55.8	49.5	47.4	-3.70%
	차량1만대당	149.1	148.7	149.1	129.9	123.8	-4.54%
	도로1km당	6.5	6.5	6.5	5.7	5.4	-4.53%
부산	부상자수	16,157	16,468	17,832	16,347	15,457	-1.10%
	인구1만명당	47.2	48.4	52.9	48.9	46.7	-0.28%
	차량1만대당	108.6	108.0	115.0	102.9	95.5	-3.16%
	도로1km당	4.8	4.9	5.3	4.8	4.5	-1.60%
대구	부상자수	18,553	19,332	21,598	18,974	17,230	-1.83%
	인구1만명당	75.5	78.9	88.8	78.4	71.6	-1.30%
	차량1만대당	141.6	145.2	160.5	137.5	125.7	-2.93%
	도로1km당	6.6	6.7	7.5	6.4	5.7	-3.60%
인천	부상자수	11,257	10,976	12,258	11,950	10,730	-1.19%
	인구1만명당	38.5	37.4	41.6	40.5	36.3	-1.47%
	차량1만대당	69.7	65.1	70.2	66.8	59.9	-3.72%
	도로1km당	3.5	3.4	3.5	3.4	3.2	-2.22%
광주	부상자수	11,876	11,977	13,076	12,293	11,489	-0.82%
	인구1만명당	79.4	80.2	87.6	82.6	77.6	-0.58%
	차량1만대당	168.2	165.8	178.0	163.7	151.8	-2.53%
	도로1km당	6.4	6.4	7.0	6.6	6.1	-1.19%
대전	부상자수	11,798	11,432	12,649	10,636	10,175	-3.63%
	인구1만명당	77.2	75.3	83.8	70.9	68.2	-3.05%
	차량1만대당	166.8	159.2	175.1	144.5	137.0	-4.80%
	도로1km당	5.5	5.3	5.9	5.0	4.6	-4.37%
울산	부상자수	6,127	5,777	6,301	5,444	5,238	-3.84%
	인구1만명당	52.9	50.0	55.0	47.8	46.2	-3.29%
	차량1만대당	96.4	89.8	96.8	82.2	78.6	-4.98%
	도로1km당	2.9	2.7	2.9	2.3	2.1	-7.75%

자료 : 도로교통공단, <http://taas.koroad.or.kr/>, 각 년도

2.4.2 광주광역시 교통사고

가. 총사고발생 추이

- 광주광역시 교통사고 발생건수는 2017년 7,499건에서 2021년 7,543건으로 연평균 0.15% 증가하였고, 사망자수는 연평균 20.06% 감소, 부상자수는 연평균 0.82% 감소하는 추세임
- 인구 1만명당 교통사고 발생건수는 2017년 50.2건에서 2021년 50.9건으로 0.35% 증가함

[표 2-49] 광주광역시 교통사고 현황(단위: 건, 명)

구 분	발생건수				사망자수				부상자수			
	교통 사고	인구 1만명당	자동차 1만대당	도로 1km당	사망 자수	인구 1만명당	자동차 1만대당	도로 1km당	부상 자수	인구 1만명당	자동차 1만대당	도로 1km당
2017	7,499	50.2	106.2	4.1	120	0.80	1.70	0.10	11,876	79.4	168.2	6.4
2018	7,459	50.0	103.3	4.0	76	0.51	1.10	0.00	11,977	80.2	165.8	6.4
2019	8,169	54.7	111.2	4.4	49	0.33	0.70	0.00	13,076	87.6	178.0	7.0
2020	7,718	51.9	102.8	4.1	63	0.42	0.80	0.00	12,293	82.6	163.7	6.6
2021	7,543	50.9	99.7	4.0	49	0.33	0.60	0.00	11,489	77.6	151.8	6.1
증감률 (%)	0.15	0.35	-1.57	-0.62	-20.06	-19.89	-22.92	-	-0.82	-0.58	-2.53	-1.19

자료 : 도로교통공단, <http://taas.koroad.or.kr/>, 각 년도

나. 인구1만명당 사망자수 분석

- 광주광역시의 5년 평균 인구 1만명당 사망자수는 0.48명으로 전국 평균 0.67명에 비해 낮은 수치를 나타내고 있음
- 광주광역시 관내에는 동구가 0.48명(2021년 기준)으로 가장 많이 발생하는 것으로 분석됨

제4차 광주광역시 교통약자 이동편의 증진계획

- 2021년 기준 광주광역시 서구의 인구1만명당 사망자수는 광주광역시의 0.33명보다 낮은 0.21명으로 광주광역시 자치구 중에 가장 낮은 수치를 보임

[표 2-50] 인구 1만명당 사망자수(단위 : 명)

구 분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	5년평균
전국	0.81	0.73	0.65	0.60	0.56	0.67
광주시	0.80	0.51	0.33	0.42	0.33	0.48
동구	1.24	0.31	0.60	0.29	0.48	0.58
서구	0.81	0.36	0.23	0.30	0.21	0.38
남구	0.68	0.51	0.27	0.51	0.37	0.47
북구	0.77	0.56	0.34	0.58	0.35	0.52
광산구	0.82	0.62	0.36	0.36	0.36	0.50

자료 : 도로교통공단, <http://taas.koroad.or.kr/>, 각 년도

다. 인구1만명당 중상자수 분석

- 광주광역시는 5년 평균 9.4명으로 전국 평균 13.2명에 비해 낮은 수치를 나타내고 있으며, 2017년 10.7명에서 2021년 8.0명으로 최근 5년 동안 감소하는 것으로 나타남

[표 2-51] 인구 1만명당 중상자수(단위 : 명)

구 분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	5년평균
전국	15.2	14.4	14.0	11.7	10.8	13.2
광주시	10.7	9.9	9.7	8.7	8.0	9.4
동구	17.2	11.4	13.6	9.2	8.3	11.9
서구	11.8	10.4	10.1	9.5	8.6	10.1
남구	9.0	8.5	7.4	6.9	5.1	7.4
북구	9.7	9.7	10.2	9.2	8.0	9.4
광산구	10.7	10.5	9.4	8.7	9.4	9.7

자료 : 도로교통공단, <http://taas.koroad.or.kr/>, 각 년도

라. 자동차1만대당 사망자수 분석

- 전국의 자동차1만대당 사망자수는 2017년 1.6명에서 2021년 1.0명으로 감소하였고 5년 평균 1.26명으로 나타남
- 광주광역시는 5년 평균 0.98명으로 전국 평균 1.26명에 비해 낮은 수치를 나타내고 있어 전국 대비 사망자수가 적은 것으로 나타남

[표 2-52] 자동차 1만대당 사망자수(단위: 명)

구 분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	5년평균
전국	1.6	1.4	1.2	1.1	1.0	1.26
광주시	1.7	1.1	0.7	0.8	0.6	0.98
동구	3.24	0.80	1.48	0.68	1.11	1.46
서구	1.69	0.74	0.47	0.60	0.40	0.78
남구	1.61	1.24	0.66	1.18	0.84	1.11
북구	1.80	1.29	0.77	1.26	0.75	1.17
광산구	1.81	1.34	0.75	0.72	0.71	1.07

자료 : 도로교통공단, <http://taas.koroad.or.kr/>, 각 년도

마. 자동차1만대당 중상자수 분석

- 전국의 자동차1만대당 중상자수는 2017년 29.7명에서 2021년 19.5명으로 연평균 9.98% 감소하였음(5년 평균 24.9명). 광주광역시는 2021년 15.6명으로 전국의 19.5명과 비교하여 적은 것으로 나타남

[표 2-53] 자동차 1만대당 중상자수(단위: 명)

구 분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	5년평균
전국	29.7	27.5	26.3	21.4	19.5	24.9
광주시	22.7	20.5	19.7	17.2	15.6	19.1
동구	44.8	29.3	33.7	21.9	19.3	29.8
서구	24.6	21.3	20.6	18.9	16.9	20.5
남구	21.2	20.9	17.8	16.0	11.6	17.5
북구	22.6	22.3	22.9	20.2	17.1	21.0
광산구	23.8	22.6	19.6	17.4	18.5	20.4

자료 : 도로교통공단, <http://taas.koroad.or.kr/>, 각 년도

2.4.3 광주광역시 교통약자 교통사고

- 광주광역시 12세 이하 어린이 교통사고는 사망자수, 부상자수 각각 연평균 100%, 5.13% 감소하여 2021년 기준 0명이 사망하고 452명이 부상임
 - 교통사고의 발생통계는 어린이와 노인만 구분하고 있음
- 고령자의 경우 사망자수는 연평균 16.80% 감소하고 부상자수는 연평균 0.42% 증가하여 2021년 기준 23명이 사망하고 1,145명이 부상임

[표 2-54] 광주광역시 어린이·고령자 교통사고 현황

구 분	12세 이하 어린이		65세 이상 노인	
	사망자수	부상자수	사망자수	부상자수
2017년	6	558	48	1,126
2018년	0	556	44	1,245
2019년	0	590	25	1,296
2020년	1	486	19	1,126
2021년	0	452	23	1,145
연평균 증감율	-100.0%	-5.13%	-16.80%	0.42%

자료 : 도로교통공단, <http://taas.koroad.or.kr/>, 각 년도

- 2021년 기준 광역 시도 보행자 교통사고 사망자수는 총 1,018명으로 이 중 광주시는 21명으로 약 2.1%를 차지하고 타도시에 비해 적은 편임

[표 2-55] 광역 시도별 보행 관련 교통사고 발생 현황(2021년)(단위:명)

구 분	보행자 교통사고		어린이(12세 이하)		노인(65세 이상)	
	사망자수	부상자수	사망자수	부상자수	사망자수	부상자수
광주	21	1,176	0	106	23	1,145
서울	124	7,236	1	347	103	5,027
부산	45	2,655	1	155	42	2,145
대구	34	2,175	0	173	37	2,209
인천	39	1,495	2	107	41	1,014
대전	28	1,157	0	78	27	1,159
울산	21	793	0	63	17	633
전국	1,018	36,001	10	2,529	1,295	37,894

자료 : 도로교통공단, <http://taas.koroad.or.kr/>

(1) 유형별 교통사고 발생 현황

- 광주광역시 과거 5년간 연령별 교통사고 사망자수는 71세 이상이 가장 많은 것으로 조사되었으며 연평균증가율은 평균 20.1% 감소하는 것으로 보임

[표 2-56] 광주광역시 연령별 교통사고 사망자수 발생 연도별 현황(단위:명)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	연평균증가율
12세이하	6	0	0	1	0	-100.0%
13~20	11	2	5	7	1	-45.1%
21~30	14	2	1	18	7	-15.9%
31~40	6	8	1	0	3	-15.9%
41~50	12	5	2	4	8	-9.6%
51~60	15	12	14	10	7	-17.3%
61~64	8	3	1	4	0	-100.0%
65~70	10	8	8	2	2	-33.1%
71세이상	38	36	17	17	21	-13.8%
불명	0	0	0	0	0	-
합계	120	76	49	63	49	-20.1%

자료 : 도로교통공단, <http://taas.koroad.or.kr/>, 각 년도

- 광주광역시 과거 5년간 연령별 교통사고 부상자수는 20대가 가장 많은 것으로 조사되었으며 연평균증가율은 평균 0.8% 감소하는 것으로 보임

[표 2-57] 광주광역시 연령별 교통사고 부상자수 발생 연도별 현황(단위:명)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	연평균증가율
12세이하	558	556	590	486	452	-5.1%
13~20	1,003	897	973	933	794	-5.7%
21~30	2,372	2,402	2,712	2,764	2,601	2.3%
31~40	2,169	2,095	2,426	2,219	2,113	-0.7%
41~50	2,060	2,125	2,204	2,049	1,890	-2.1%
51~60	2,038	2,069	2,157	2,061	1,857	-2.3%
61~64	544	580	711	651	636	4.0%
65~70	547	624	642	565	550	0.1%
71세이상	579	621	654	561	595	0.7%
불명	6	8	7	4	1	-36.1%
합계	11,876	11,977	13,076	12,293	11,489	-0.8%

자료 : 도로교통공단, <http://taas.koroad.or.kr/>, 각 년도

(2) 보행 교통사고(차대사람) 현황

- 보행사고와 관련된 차대사람 교통사고 사망자수의 경우 연평균 27.3% 수준으로 크게 감소하고 있는 것으로 보임
- 보행자의 사고는 대부분 횡단중에 발생하는 것으로 나타났으며 최근에는 급격히 감소하고 있음

[표 2-58] 광주시 보행 교통사고(차대사람) 발생 추이(단위 : 건, 명)

구 분		2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	연평균증가율
발생건수	횡단중	996	645	613	429	382	-21.30%
	차도통행중	74	141	139	89	105	9.14%
	길가장자리통행	74	63	54	49	51	-8.89%
	보도통행중	33	45	42	46	62	17.08%
	기타	400	581	648	544	543	7.94%
	합계	1,577	1,475	1,496	1,157	1,143	-7.73%
사망자수	횡단중	52	31	19	11	7	-39.43%
	차도통행중	1	5	3	2	1	-
	길가장자리통행	2	1	0	0	1	-15.91%
	보도통행중	0	0	2	1	0	-
	기타	13	9	10	6	10	-6.35%
	합계	68	46	34	20	19	-27.30%
부상자수	횡단중	1,012	657	636	448	407	-20.37%
	차도통행중	74	142	147	95	109	10.17%
	길가장자리통행	77	66	56	50	50	-10.23%
	보도통행중	39	46	45	46	64	13.18%
	기타	424	632	668	560	548	6.62%
	합계	1,626	1,543	1,552	1,199	1,178	-7.74%

자료 : 도로교통공단, <http://taas.koroad.or.kr/>, 각 년도

2.5 교통관련 공공계획

2.5.1 국가계획

가. 제5차 국토종합계획 (2020~2040), 국토교통부, 2020년

(1) 계획의 비전



(2) 계획의 목표

○ 어디서나 살기 좋은 균형국토

- 국토균형발전 정책에 대한 성과와 체감도를 높이는 한편, 인구 감소와 저성장 시대에 체계적으로 대비하여 어디서나 살기좋은 균형국토를 조성
- 중앙정부 주도의 획일적 정책 추진의 한계와 부작용을 최소화하기 위해 지역의 다양성과 자율성을 기반으로 하는 균형 국토를 조성

○ 안전하고 지속가능한 스마트국토

- 접근성 기반의 생활 SOC 확충, 국토의 회복력 제고 등 국민 누구나 어디에서나 품격 있고 안전한 삶을 누릴 수 있는 안심 생활국토 조성
- 초연결, 초지능화 시대로의 전환과 4차 산업혁명에 따른 기술발전을 국토관리와 이용에 활용하여 국민의 편리함과 국토의 지능화 실현

○ 건강하고 활력있는 혁신국토

- 신산업 육성기반 조성, 지역산업 생태계의 회복력 제고 등 여건 변화에 맞는 산업기반을 구축하고, 문화관광 활성화를 통한 일자리 창출 및 활력 제고
- 3대 경제벨트를 중심으로 한반도 신경제구상을 이행하고, 유럽까지 이어지는 교통, 물류기반 조성과 국제 협력 강화 등 글로벌 위상 강화

(3) 6대 추진 전략

- 개성있는 지역발전과 연대·협력 촉진
- 지역 산업혁신과 문화·관광 활성화
- 세대와 계층을 아우르는 안심 생활공간 조성
- 품격있고 환경 친화적 공간 창출
- 인프라의 효율적 운영과 국토 지능화
- 대륙과 해양을 잇는 평화국토 조성

(4) 교통부문 정책과제

- 전국 2시간대 교통서비스 기반 확충
- 도로 네트워크 보완 및 효율적 운영
- 국가 철도망 구축을 통한 이동성 강화와 효율적 운영
- 광역대중교통 혁신과 협력·조정을 통한 대도시권 혼잡 해소
- 노후 인프라의 적기개량을 통한 안전성 제고
- 첨단기술을 활용한 인프라 유지관리 고도화
- 사람 중심의 교통안전체계 구축으로 교통사고 사망자 제로화

- 교통취약지역의 맞춤형 환경 조성
- 미래형 교통수단에 대응한 교통체계 개편
- 교통서비스의 혁신을 통한 교통이용자 편의 증진
- 공항인프라 혁신을 통한 글로벌 항공강국 구현
- 물류산업의 성장 기반 마련
- 도시물류 거점 육성과 철도 물류 효율성 제고
- 공항의 물류허브 기능 강화와 지역발전 연계
- 항만의 물류서비스 혁신

나. 제2차 국가기간교통망계획(2021~2040), 국토교통부, 2021년

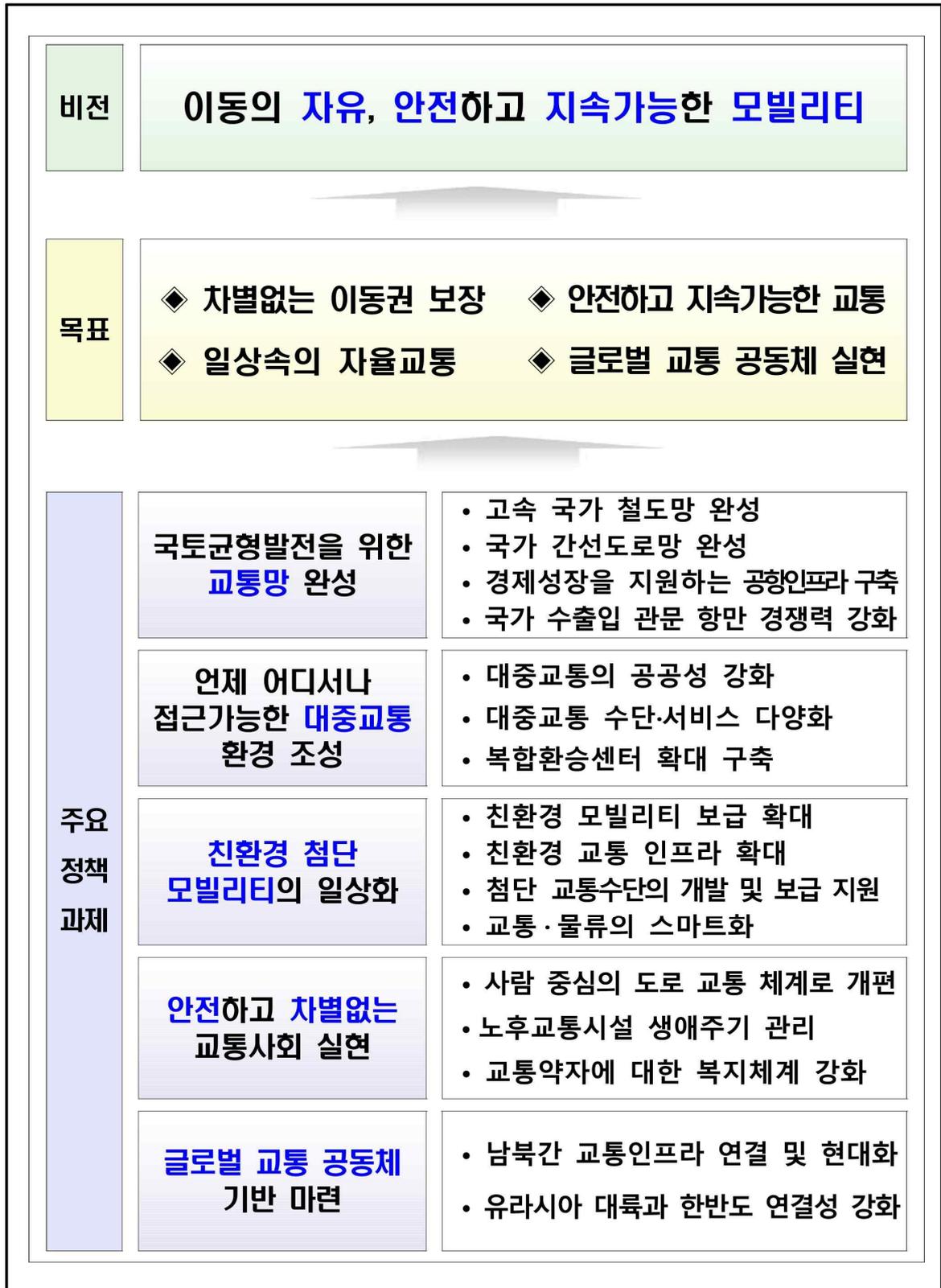
(1) 계획의 필요성

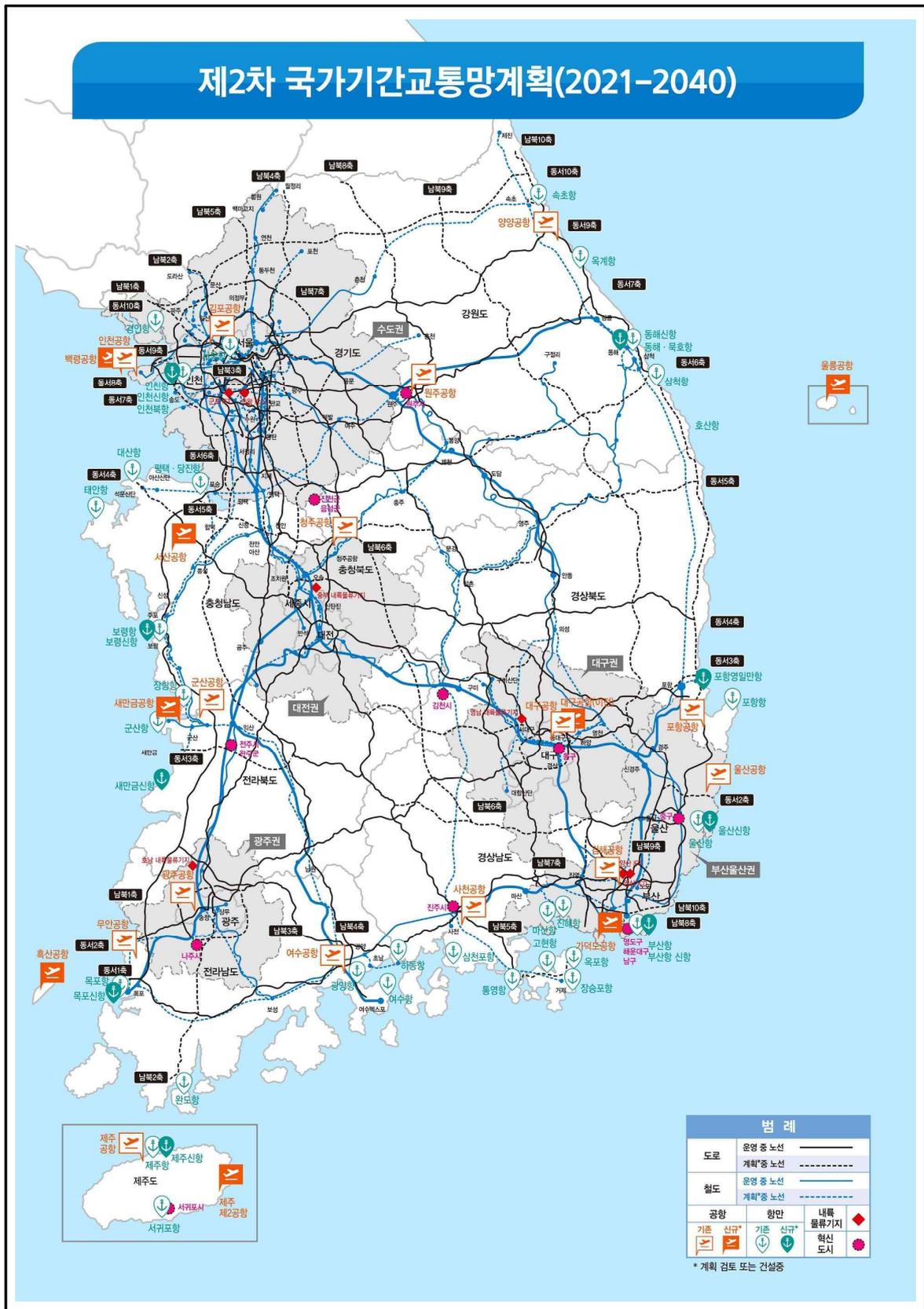
- 국토교통 여건, 기후 등 환경변화, 사회·경제적 변화 등에 따른 복잡·다양한 교통문제에 대해 효율적으로 대응하고, 미래 국가교통의 방향 설정 등을 위해 계획 수립 필요

(2) 계획의 주요 내용

- 교통 여건의 전망과 교통 수요의 예측
- 종합적인 교통정책 및 교통시설투자방향
- 국가기간교통망 구축의 목표와 단계별 추진전략
- 국가기간교통시설의 신설·확장 또는 정비사업 및 연계수송체계
- 국가기간교통시설 개발 사업에 필요한 자원 확보의 기본 방향과 투자의 개략적인 우선순위
- 교통기술의 개발 및 활용
- 국가기간교통망과 다른 나라 교통망 간의 연계운영·개발 및 협력
- 그 밖에 교통체계의 개선에 관한 사항

(3) 계획의 목표 및 추진전략





[그림 2-13] 국가기간교통망계획(2021~2040)

다. 제2차 도로관리계획(2021~2025), 국토교통부, 2021년

(1) 도로관리계획 비전

제2차 고속 및 일반국도 등 도로관리계획('21~25)

국민의 일상 속에 안전하고 편리한 도로환경을 조성하겠습니다.

AIRS Road

유연한 도로 (A) ▶ 급변하는 도로이용 환경에 유연하게 대응하는 도로관리체계를 구현하겠습니다.

- ☑ 도로인프라 국가성능시험장 구축 및 발전방안 마련
- ☑ 다차로 하이패스 확대 등 교통혼잡 해소를 위한 도로관리 유연성 제고
- ☑ 자율주행 지원을 위한 정밀도로지도 구축
- ☑ 에너지환경 변화에 대응한 도로인프라 관리

지능형 도로 (I) ▶ IoT와 빅데이터를 활용하여 도로관리 점검체계를 지능화 하겠습니다.

- ☑ 도로 유지관리 단계에서 수집한 데이터 통합화
- ☑ 스마트 기술을 접목한 도로 유지관리시스템 환경 마련
- ☑ 인공지능(AI) 기법을 활용한 도로 기초자료 수집체계 구축
- ☑ 도로 시설물을 중심으로 사물인터넷을 구축하여 원격관리체계 마련

민음형 도로 (R) ▶ 기상이변과 재해재난으로부터 안전한 도로관리시스템을 만들겠습니다.

- ☑ 도로시설의 노후화에 대비한 안전하고 쾌적한 주행 환경 마련
- ☑ 기상이변과 재난에 긴급하게 대응할 수 있는 재난대응형 도로관리 시스템 마련
- ☑ 계절별, 사고유형별 특성을 고려한 신기술 기반 사고절감방안
- ☑ 막힘없는 서비스를 제공하기 위해 스마트IC 등 신기술을 도입

지속가능 도로 (S) ▶ 통합적 도로관리체제로 100년 도로의 기반을 마련하겠습니다.

- ☑ 자산관리 측면의 도로시설물의 체계적인 유지보수계획 수립
- ☑ 도로 이용자의 불편성을 최소화하기 위한 도로관리방안 마련
- ☑ 도로에서 발생하는 미세먼지 등을 최소화하는 환경친화적인 도로관리체계 마련
- ☑ 도로관리산업의 체계적 육성으로 국가 경제성장을 견인할 수 있는 산업발전 유도

(2) 목표별 기본방향

급변하는 도로이용환경에 유연하게 대응하는 도로관리체계를 구현하겠습니다. 유연한 도로

여건변화	목표 및 기본방향 설정	도로관리 세부(대표) 과제
<ul style="list-style-type: none"> 도로이용 변화 도로이용 환경 변화 기후변화 대응 기후변화 대응 및 친환경 도로에 대한 요구 증가 	<p>Adaptable Road 기후·여건변화에 대응할 수 있는 유연한 도로</p> <p>자율주행 차량의 안전한 운행에 필요한 도로환경 조성</p> <p>스마트 모빌리티 서비스 제공 기반 마련</p>	<p>자율주행 자율주행 정밀도로지도 구축</p> <p>도로환경 변화 다차로 하이패스 확대 등 교통혼잡 해소를 위한 도로관리 유연성 제고 방안</p> <p>중대형 기술 안전 인포메이션을 활용한 고대수위, 강우경기 등 도로유지관리 효율화</p> <p>에너지 수소경제 시대 대비 수소 생산 및 공급체계 도입을 위한 도로인프라 관리 방안</p>

IoT와 빅데이터를 활용하여 도로관리 점검체계를 지능화 하겠습니다. 지능형 도로

여건변화	목표 및 기본방향 설정	도로관리 세부(대표) 과제
<ul style="list-style-type: none"> 도로인프라 노후화 도로인프라 노후화 도로인프라 노후화 도로인프라 노후화 	<p>Intelligent Road 도로 인프라의 빅데이터, AI, IoT를 활용 지능형 도로</p> <p>4차 산업혁명과 첨단 기술의 활용</p> <p>도로인프라 통합관리시스템 고도화</p>	<p>스마트 도로시설을 유기적·단계적·시차형 한 기술을 활용한 점검시스템</p> <p>인공 지능 도로와 관여하여 수집되는 기초자료를 위해 AI기술 활용</p> <p>빅데이터 도로 유지관리 단계에서 수집된 데이터를 통합</p> <p>사물 인터넷 도로 시설물 중심적으로 시설물 데이터를 구축하여 한 단계에 대한</p>

자율주행 정밀도로지도 100% 구축

기존자동차 기반 이동체
속성정보
기존 자동차 기반 고정화장
기존지도

안전하고 빠른 다차로 하이패스 확대

스마트 관리시스템 구축

일반국도 관리체계 혁신
업무체계 일원화 방안
지방 국도 관리형
지자체
위임 국도
관리체계 일원화 방안
최종목표

도로 업무체계 보산
표장 교통량 표지 비발면 교관 전용보수현황도로현황

도로인프라 국가성능시험장 구축

혁신성
경우
건설
안개

신호조종장치시험장
이동식 장비(차)
이동식 장비(차)
이동식 장비(차)
이동식 장비(차)

로봇·드론·IoT 등을 활용한 도로관리 정보수집

드론·로봇·IoT 등을 활용한 도로관리 정보수집

데이터뱅크를 활용한 데이터 구축+시 활용 분석

운전자
도로관리 공사작업자
국도교통부 담당자
도로관리 담당자

기상이변과 재해재난으로부터 안전한 도로관리시스템을 만들겠습니다. 믿음형 도로

여건변화	목표 및 기본방향 설정	도로관리 세부(대표) 과제
<ul style="list-style-type: none"> 도로인프라 노후화 도로인프라 노후화 도로인프라 노후화 도로인프라 노후화 	<p>Reliable Road 기후·재난·이변에 대응할 수 있는 믿음형 도로</p> <p>재해·재난 대응을 위한 도로인프라 강화</p> <p>기후·재난 대응을 위한 도로인프라 강화</p> <p>기후·재난 대응을 위한 도로인프라 강화</p>	<p>재해/재난 기상·지진·태풍·홍수 등 자연재해에 대응할 수 있는 재해·재난 대응 도로관리 시스템 마련</p> <p>시설물 안전 도로시설물 노후화·파괴에 대한 안전하고 재해·재난 대응을 위한 도로인프라 강화</p> <p>안전/교통신호 계절별 특성·특수 시공 유형에 대응하고 산·골짜기 등 위험한 지점의 도로인프라 강화</p> <p>환경/소통 재해·재난 대응을 위한 도로인프라 강화</p>

통합적 도로관리체계를 100년 도로의 기반을 마련하겠습니다. 지속가능 도로

여건변화	목표 및 기본방향 설정	도로관리 세부(대표) 과제
<ul style="list-style-type: none"> 도로시설물 노후화 도로시설물 노후화 도로시설물 노후화 도로시설물 노후화 	<p>Sustainable Road 안전·신뢰·환경·친화적 기반 지속가능 도로</p> <p>사회·경제·환경·안전·문화·관광 등 다양한 도로·모빌리티 서비스 제공</p>	<p>자산관리 도로 시설물의 체계적인 유지·보수·계획 수립</p> <p>모토 도로·인프라의 발전·보완을 지속·확충하기 위한 도로관리방안 마련</p> <p>환경 도로에서 발생하는 미세먼지 등을 최소화하는 환경친화적인 도로관리체계 마련</p> <p>경제·산업 도로관리산업의 체계적 육성으로 국가 경쟁력을 견인할 수 있는 산업발전 유도</p>

재해·재난 대응 비상도로운영시스템 개발

도로소통
도로연계
신원물자
도로소통

노후도로 리모델링 사업

시설물별 성능기반 관리체계 도입

노후화 대응 (리모델링)
신원물자
신원물자
신원물자

지역민착용 주민의견수렴 확대

추진
정보제공
지역연계
스마트복합형 타
주차
추진
지역혁신을 위해
수소·전기차 충전

안전사고지대 해소를 위한 스마트 기술 및 서비스 도입

내비게이션
스마트 CCTV
도로관리시스템

중부내륙선 우회노선

미세먼지 저감 등 도로 그린인프라 구축

청정공기
오염공기

도로관리 분야 산업분류체계 도입추진

도로관리 산업
시설물 조차업
시설물 보수업
도로 포장업

(3) 세부추진과제

○ 유연한 도로 (Adaptable Road)

- 자율주행 도로환경 마련을 위한 전국단위 C-ITS 구축
- 안전한 자율주행 지원을 위한 도로인프라 DB 구축
- 자율차·일반차 혼용 고려 교통체계관리시스템 마련
- 실시간 자율주행 경로 선택을 위한 도로상황정보제공체계 구축
- 고속도로 이용자 편리를 위한 다차로 하이패스 확대
- 3D 정밀도로지도 기반 도로인프라 디지털화 추진
- 도로인프라 국가성능시험장 구축 및 발전방안 마련
- 도로관리 고도화를 위한 건설 신소재 활용방안 마련
- 고속도로 인프라 활용 친환경 에너지 생산 도로 구축

○ 지능형 도로 (Intelligent Road)

- 드론을 활용한 산사태 및 비탈면 위험지역 점검 강화
- 첨단 스마트기술 활용 비탈면 실시간 감시체계 구축
- 비파괴점검기법을 활용한 노후도로시설물 점검 개선
- 도로상황 감지하는 스마트 도로조명 개발
- 도로점용업무 효율화 및 정확도 제고를 위한 GIS 기반 관리체계 도입
- 자동차·도로교통분야 ITS 기본계획 수립
- AI 기반 균열 자동탐지 시스템 구축 등 시설물 점검 첨단화
- AI 기반 영상인식 기법 활용한 상시교통량 조사체계 개편
- 이미지 분석 기반 과적단속 효율화 추진
- 데이터댐 구축을 통한 도로인프라 통합관리시스템 고도화
- AI 기반 도로대장 전산화 및 수시갱신체계 구축
- 스마트진단키트 등을 통한 교량관리시스템 강화
- 디지털 도로보수작업관리로 건설작업자 안전 확보
- IoT 전용통신망 구축 확대를 통한 도로시설물 원격관리 기반 마련
- IoT 센싱기술을 활용한 도로터널 제트팬 통합상시관리체계 구축

○ 믿음형 도로 (Reliable Road)

- 시나리오 기반 재난대응체계 구축
- 연약지반 장기침하관리 위한 맞춤형 변형 감지·운영 시스템 구축
- 국민참여형 국가안전대진단 시행
- 노후 고속도로 리모델링을 통한 안전한 도로환경 구축
- 고속도로 노후방음벽 효율적 유지관리 방안 마련
- 스마트 포장 유지관리 체계 구축
- 딥러닝(Deep learning) 기반 SOC 구조물 성능평가
- 결빙취약구간 관리 등 도로살얼음 사고예방 고도화
- 차선도색관리 및 포트홀 관리시스템 구축·운영
- 안전사각지대 해소 위한 스마트 CCTV 구축
- 내비게이션 정보 활용 도로 돌발사고 대응 서비스 제공
- 안개취약지구 관리 강화
- 스마트 기술 활용 공사현장 안전관리 강화
- 도로 및 도로시설물 개량사업 이력관리시스템 개발
- 고속도로 네트워크 강화를 통한 접근성 향상 및 스마트 물류 확산
- 교통수요대응형 차로운영시스템 개발
- 효율적 교통체계 운영을 위한 국가교통정보센터 기능 강화

○ 지속가능 도로 (Sustainable Road)

- 도로분야 자산관리 체계 구축
- 도로관리시스템 지자체 개방 등 전국 도로관리 효율화 추진
- 고령자, 장애인 등 취약계층 도로발생사고 예방전략 마련
- 도로설계기준 고려, 병목구간 개량사업 추진
- 도로구조 개선 위한 위험도로 개량사업
- 정부-지자체 협업의 국도 스마트 복합쉼터 사업 확대 추진
- 도로이용자 편의 증진을 위한 졸음쉼터 조성 사업 추진

제4차 광주광역시 교통약자 이동편의 증진계획

- 도로이용자 불편해소와 미래를 대비하는 도로표지 개선사업 실시
- 국민이 직접 참여하는 도로불편 신고서비스 운용
- 마을 교통 사망사고 감소를 위한 교통정온화 시설 확대
- 미세먼지 저감을 위한 도로시설물 시스템 구축
- 야생동물사고 예방을 위한 종합 대책 추진
- 교통소음피해 조기 해소방안 마련
- 도로관리산업 진흥을 위한 데이터 구축
- 도로분야 국제협력활동을 통한 민간 해외진출 지원

라. 제5차 중기교통시설투자계획(안)(2021~2025), 국토교통부, 2021년

(1) 계획의 개요

- 법적근거 : 「국가통합교통체계효율화법」 제6조
- 계획의 목적
 - 최상위 교통분야 정책계획인 『국가기간교통망계획』(20년 단위)의 체계적 실천을 위해 개별 교통시설의 5년 단위 투자계획 수립
 - ▶ 계획기간 동안의 교통시설의 적정 투자규모를 수립하고, 투자의 우선순위, 분야별 투자재원의 배분안 등을 제시
 - ▶ 국가기간교통시설과 지방교통시설의 연계성 강화를 위한 체계적 공급 계획 수립

(2) 계획의 수립 절차



[그림 2-14] 교통시설 투자계획 수립절차

(3) 투자 규모

- '21~'25년 교통시설 확충에 총 160.1조원의 투자재원 소요
 - 국비 116.1, 지방비 6.5, 자체조달 19.7, 민간투자 등 17.8조원
- 부문별 재원배분
 - 도로 60.1조원(37.6%), 철도 64.1조원(40.0%), 공항 3.5조원(2.2%), 항만 15.5조원(9.7%), 물류 등 기타 16.9조원(10.5%)
- 4차 계획 대비
 - 4차 계획 규모와 비교해 총 투자 규모(131.7→160.1조원, 21.6%) 및 국비 투자 규모(92→116.1조원, 26.2%)를 확대
 - 특히, 지방비 투자 규모는 54.8% 증가(4.2→6.5조원)

(4) 투자 적정성 검토

- 적기준공사업 및 안전등 기능투자 확대
 - 교통시설 적기 공급을 위해 계속사업 집중 투자, 안전·운영·R&D 등 다양한 요구 투자 확대
- 관련 계획과의 연계
 - 중기재정운용계획(116.1조원, 추정)에 반영된 교통 SOC 투자 규모와 같은 수준이며, 도로·철도 등 부문별 계획과의 정합성 검토 완료

(5) 세부 추진전략

- 국가균형발전을 위한 예타면제사업의 신속한 추진
- 대도시권 교통혼잡 해소
- 교통시설 안전도 제고
- 교통약자 및 교통소외 지역을 위한 교통체계 개편
- 교통분야 탄소 중립을 위한 투자 확대
- 첨단 물류시설의 확충 및 기능 강화
- 글로벌 경쟁력 강화를 위한 남북 교통 연결

마. 제4차 대도시권 광역교통 시행계획(2021~2025), 국토교통부, 2021년

(1) 연구의 배경 및 목적

- 수도권을 비롯한 비수도권 5개 광역시를 중심으로 대도시 생활권이 급속하게 광역화됨에 따라 교통체증 심화 등 교통 문제 가중
- 「제3차 대도시권 광역교통시행계획(17~20)」의 계획기간 만료로 제4차 광역교통시행계획의 수립

(2) 법적 근거

- 「대도시권 광역교통관리에 관한 특별법」(이하“광역교통법”) 제3조의2(대도시권 광역교통시행계획의 수립)

(3) 연구의 범위

- 시간적 범위 : 2021~2025(5년)
- 공간적 범위 : 5개 권역(수도권, 부산·울산권, 대구권, 광주권, 대전권)
- 「광역교통법」 제2조 제1호 및 동법 시행령 제2조 별표1에 따른 대도시권

(4) 광주권 광역교통망 개선 방향

축 구분	개 선 방 안
장성축	<ul style="list-style-type: none"> • 광역도로 확충 • 광역(급행)버스체계 도입검토
담양축	<ul style="list-style-type: none"> • 도시철도와 버스 간 대중교통 연계 개선 • 광역(급행)버스체계 도입검토
화순축	<ul style="list-style-type: none"> • 도시철도와 버스 간 대중교통연계 개선 • 광역(급행)버스체계 도입 검토
나주축	<ul style="list-style-type: none"> • 철도서비스 확충 및 개선 • 광역도로 확충
함평축	<ul style="list-style-type: none"> • 도시철도와 버스 간 대중교통연계 개선 • 광역(급행)버스체계 도입 검토

(5) 광주권 광역교통시설 선정

○ 광역철도

- 금차 시행계획 상 광역철도 사업은 1개 (총연장 28.1km, 총사업비 1조5,235억 원)

구 분	노선명	사업구간	연장(km)	사업비(억원)	
신규	1	광주~나주 광역철도	상무역~나주역	28.1	15,235
합 계			28.1	15,235	

○ 광역도로

- 금차 시행계획 상 광역도로 사업은 2개 (총연장 21.0km, 총사업비 1,610억 원)

구 분	사업명	사업구간	연장(km)	차로수 (왕복)	사업비 (억원)
계 속	1	광주대촌~나주금천	광주대촌동~나주금천면	2→4	448
	2	광주하남~장성삼계	광주장수동~장성삼계면	2→4	1,162
합 계			21.0	-	1,610

○ 광주권 광역철도/광역도로 사업



바. 제1차 국가보행안전 및 편의증진 기본계획, 행정안전부, 2022년

비전

안전하고 걷기 좋은 보행 중심 사회 실현
보행 중 교통사고 사망자 제로, 보행자 중심의 도시공간 재편



목표

- 보행자 교통안전 목표('26년)
 - 인구 10만명당 보행 중 교통사고 사망자 1.1명(OECD 평균, '19년 기준)
 - ▶ '26년까지 보행 중 교통사고 사망자 44%(연평균 11%) 감축 목표 설정
 [보행 중 교통사고 사망자 '21년 1,018명 → '26년 572명]
- 보행환경 개선 목표('26년)
 - 어린이·노인 보호구역 3,000개소 시설·환경 정비
 - 보행자 교통사고 위험도로 1,000개소 환경·시설 정비
 - 보행자우선도로 300개소 신규 지정·조성
 - 보행환경개선지구 50개소 신규 지정·조성



추진 전략

교통안전 관련 제도, 인프라, 문화 전반을 보행자 중심으로 패러다임 전환

- ① 사고 데이터에 기반한 보행자 안전 위해 요소 제거
- ② 보행약자 맞춤형 제도 정비 및 인프라 확충
- ③ 보행 활성화를 위한 보행자 중심 도시공간 조성
- ④ 보행 중심 정책 추진기반 강화
- ⑤ 보행안전문화 활성화 및 보행자 중심 인식 정착

사. 제9차 국가교통안전기본계획, 국토교통부, 2022년

- 2022년 수립된 본 계획에서는 도로교통 부문에서의 계획지표를 다음과 같은 항목을 지정하여 세부 정책과제를 제시하고 있음

[표 2-59] 제9차 국가교통안전기본계획상 계획지표(단위 : 명)

계 획 지 표		2022년	2024년	2026년
주 지표	교통사고 사망자수	2,636	2,178	1,800
	인구 10만명당 사망자수	5.0	4.2	3.5
보조 지표	자동차 1만대당 사망자수	1.0	0.8	0.6
	주행거리 10억km당 사망자수	8.0	6.6	5.4
	교통사고 중상자수	51,817	42,813	35,383
세부 지표	보행자 사망자수	940	786	633
	고령자 사망자수	1,154	966	778
	사업용자동차 사망자수	495	414	334
	이륜차 사망자수	452	380	307
	어린이 사망자수	21	17	14

자료 : 제9차 국가교통안전기본계획, 2022.9., 국토교통부

- 광주시는 연평균 약 2.77% 감소 목표를 제시하고 있음

[표 2-60] 국가교통안전기본계획상 도로교통사고 사망자수 감소 목표(단위 : 명)

구 분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	연평균증가률
서울	222	206	188	175	161	-7.72%
부산	102	93	85	77	70	-8.98%
대구	82	80	78	76	75	-2.21%
인천	93	84	75	68	61	-10.01%
광주	47	46	44	43	42	-2.77%
대전	55	52	49	46	44	-5.43%
울산	45	41	38	34	31	-8.90%
전국	2,636	2,396	2,178	1,980	1,800	-9.10%

자료 : 제9차 국가교통안전기본계획, 2022.9., 국토교통부

2.5.2 지역관련 상위계획

가. 광주광역시 도시교통정비 기본계획(2006~2025), 광주광역시, 2008년

(1) 비전 및 목표

- 비전 : 편리한 대중교통, 쾌적한 녹색교통, 신속한 개인교통
- 적정한 교통시설 공급 및 효율적 운영체계 구축
- 사람중심의 편리한 대중교통 시스템 정착
- 쾌적한 녹색 교통환경도시 조성

(2) 광역교통체계 개선

- 중심도시인 광주광역시와 나주, 담양 등의 주변지역과 연결기능을 강화하고, 단거리의 도시 내 교통과 장거리의 지역 간 교통류의 상충을 배제하며, 통과통행량의 도심우회를 위한 순환도로 이용을 통한 효율성을 극대화 할 수 있는 교통체계의 구축
- 광주시와 광주교통권역간의 지역연계 강화를 위한 철도망 구축하며, 생활권의 광역화에 따른 대중교통철도망 구축

(3) 가로망 정비 및 개선

- 교통집중 발생지역 연계 및 교통량 도심집중억제가 가능한 도심순환도로 가로망 체계의 구축, 교통망체계 전체의 효율성 제고, 기존 단핵 중심의 도로체계로 인한 교통집중을 완화하기 위해 다핵방사형의 도시체계로 전환유도
 - 병목구간 개선을 위해 무진로~계수로 조기완공 , 무진로~상무로 도로신설
 - 소통축 개선 : 미연결구간 연결(3개구간)
 - 혼잡교차로 개선 : 4개소 입체화

(4) 교통시설 개선

○ 여객자동차터미널

- 광주종합버스터미널을 중심으로 중앙형터미널 배치운영
- 송정권 개발과 중앙터미널의 수송분담, 호남고속철도 개통 시 송정시외버스터미널 설치검토
- 도시철도, 고속철도 등 타 교통수단과의 연계성 강화

○ 시외버스정류소

- 생활권별 시외버스정류소의 분산배치를 통한 접근성 도모와 대중교통수단 분담기능 강화

○ 공항

- 소형공항으로써 광주와 전북·남 일부 지역을 서비스하는 공항
- 아시아문화중심도시로서의 지역특성을 반영한 특화를 통해 수요 창출 및 활성화 계획
- 수요창출을 위해 터미널, 철도 등과의 연계방안 확보

○ 철도역

- 광주역과 송정리역의 기능 이원화 : 광주역은 여객중심 도심중착역 기능 강화
송정리역은 여객 및 물류 중심의 기능 수

(5) 대중교통체계 개선

○ 시내버스

- 운행소요시간 단축을 통한 버스경쟁력 제고 : 장기적인 노선 개편 방안 수립, 외곽 주거지 및 인접교통권과 도심을 직결 연결하는 간선급행버스시스템 도입, 환승센터 설치
- 서비스 개선을 통한 이용시민 만족도 제고 : 대중교통물 조성, 요금체계 개선, 버스안내 시스템 설치
- 시설개선을 통한 버스산업 경쟁력 제고 : 버스정류소 시설 개선, 버스공영차고지 설치

○ 택시

- 적정규모의 택시공급 : 지역별 총량제에 의한 공급규모 검토
- 택시서비스 다양화 : 대형택시(콜밴) 도입, 브랜드택시 도입, 장애인 콜택시 도입, 구원 택시 도입
- 택시서비스 고급화 : 택시업체 평가제도 도입, 콜택시 개선, 임금제도 개선(전액관리제)

○ 도시 철도망 구상

- 주요 교통유발지점을 통과하면서 1호선과 환승되는 도시철도 2호선 추진

(6) 교통체계 관리 및 소통개선

○ 도로기능 재분류 및 정비 지침 설정 : 간선도로 기능체계 정립, 주방향 우선처리

○ 교통체계 개선사업(10개소)

- 1단계(2008~2010년) : 무진로, 기아로
- 2단계(2011~2012년) : 동문로, 북문로, 서문로, 상무로
- 3단계(2013~2015년) : 죽봉로, 서암로, 운천로, 필문로

○ IC진입램프 개선 : 용봉IC 진입램프

(7) 주차장 정비

○ 주차시설의 공급 확대

- 공영주차장, 민자유치 주차장, 환승주차장 건설, 노상주차장 설치(2개소)
- 주거지역 : 주차문화시범지구 조성, 차고지 증명제도 도입
- 기타지역 : 건축물 부설주차장 설치기준 및 공급 관리 강화, 주차장 관리 현대화

○ 주차시설 효율 극대화

- 주차장 관리제도 개선
- 주차장 안내체계구축 : 안내표지판, 인터넷, VMS 도입, 안내지도 등
- 주차장 요금제도 관리방안

○ 주차관리 정책 강화

- 불법주정차 단속기준의 강화 : 지역 특성을 감안한 단속기준
- 단속체계의 개선과 단속방법의 다양화

(8) 자전거 이용시설 확충

○ 통합적인 자전거 정책의 추진

- 자전거 이용시설정비 기본계획 수립
- 교통관련 법규 및 규칙의 제정(자전거 이용활성화 조례의 제정 및 계획의 수립)

- 자전거 도로와 관련시설의 지속적인 설치 및 정비
 - 간선 자전거 가로망(주행의 연속성 유지 강화) : 영산강 주변, 광주천~화순, 1순환도로
 - 접근 자전거 가로망(생활권별 자전거 접근성 도모) : 생활권별 자전거 도로의 통행목적 고려
- 기타 활성화 대책 수립
 - 자전거 주차장 설치
 - 부대시설 정비 : 방호용 옹벽/가드레일, 자전거 휴게소, 자전거 횡단로
 - 자전거 시범지구 조성 : 구별 1개씩 시범도로 조성(32km)

(9) 환경친화적 교통체계 구축

- 쾌적한 도시경관을 창출하는 도로정비 : 소하천의 복구, 생태통로 조성, 도로 식재, 공원조성, 고가차도 정비
- 중앙분리대 녹화 : 4개 구간(양동로, 태봉로, 제봉로, 경열로)
- 고가차도 미관개선 : 5개소(동운고가, 남광주고가, 북문고가, 우석고가, 무진고가)
- 소음, 대기오염을 저감하는 도로정비 : 흡음시설, 방음림, 방음벽, 저소음 포장
- 녹도설치 : 6개 구간(철도폐선부지, 금남로, 동문로, 독립로, 회재로, 남문로)
- 인간중심·교통약자를 배려하는 도로정비 : 보행환경 개선, 도로환경 개선, 교통약자를 배려하는 교통환경 조성
- 보도육교 철거 : 14개소

(10) 첨단교통 시스템 구축

- 광주광역시 단계별 ITS 구축계획

구 분	단기(2006~2010)	중기(2011~2015)	장기(2016~2025)
내 용	ITS 중기계획 수립 세부시스템 기본 및 실시설계	세부시스템 시범서비스 실시 및 문제점 분석 광역ITS 부분 구축	세부시스템 확대 구축 광역ITS 확대 구축 시스템별 기능 확대 및 신기술 도입 시스템간 연계 및 통합

- ITS 중기계획 수립 : ITS관련 인력확보와 관련 예산의 재조정 및 확보, 시스템 구축 우선순위 선정, 통합정보시스템 구축의 기반 재정비
- 자동요금징수시스템 도입, 권역별 교통정보센터 구축, 광주광역권 ITS 구축

나. 2030년 광주광역시 도시기본계획, 광주광역시, 2017년

(1) 계획의 배경

- 시민참여와 공유사회 등 새로운 시대적 가치 실현을 위한 요구
 - 2011년 작성된 2025광주도시기본계획은 시민 의견청취 과정에서 새로운 시대적 가치와 계획여건의 변화로 계획내용 변화 필요성 대두
 - 시민참여와 함께 다양한 분야의 전문가 및 실·국의 참여를 통해 사람중심의 새로운 사회적 요구를 반영하고, 물리적 계획뿐만 아니라 전 부문을 아우르는 최상위 계획으로서의 위상 정립 필요
- 민주·인권·평화 등 광주가치를 담아내는 가치 실현
 - 민주·인권·평화의 광주정신을 도시에 담아내어 사람 존중의 가치를 도시의 매력적 자원으로 나타내는 시민 공동체의 의지 표현
- 저출산, 고령화에 의한 저성장시대의 대응 전략 마련
 - 인구감소 및 고령화 등에 대응한 시민의 삶의 질 개선 요구증대 및 신개발중심에서 도시재생중심으로 도시정책의 패러다임 전환 필요
- 일상 속에 문화 자생력을 갖춘 매력적인 문화도시 구현



[그림 2-15] 계획의 배경

(2) 계획의 목적

- 시민참여형 도시계획 수립
 - 다양한 의견 수렴 및 지역사회 구성원 간 이해관계의 적극적 중재·조정 등을 통한 광주·전남 최초 시민참여형 도시계획 수립
- 더불어 행복한 도시 토대 마련을 위한 탄력적인 도시계획 수립
 - 다양한 의견 수렴 및 지역사회 구성원 간 이해관계의 적극적 중재·조정 등
 - 상위 및 관련계획과의 연계를 통해 지속가능한 성장·관리방안 마련
- 인접도로와의 기능적 연계 강화를 위한 토지이용계획 수립
 - 광주·전남 중심도시로서 도시기능 강화를 위한 광주·전남 공동혁신 도시와 연계한 도시 공간구조 개편 및 도시기능 재배치
 - 호남광역경제권의 광주 위상 강화
- 넉넉한 경제도시 건설을 위해 도시 여건변화를 고려한 지역특성에 맞는 도시계획 수립
 - 광주광역시의 주요 현황 및 문제 검토, 도시제반여건 변화에 대응하여 지역특성에 맞는 효율적 도시정비 유도
 - 청년일자리 창출을 위해 고용 창출형 입지, 토지이용계획 마련
 - 친환경차부품클러스터, 에너지 신산업벨트, 디지털문화산업 등 고부가가치 지식서비스 산업중심의 경제발전 추진
- 인구감소 및 고령화 등에 대응한 시민의 삶의 질 개선 요구 증대에 따른 환경·문화·생태도시 구현
 - 문화 및 복지, 교육에 대한 시민관심 증대로 삶의 질 향상을 위한 다양한 정책프로그램 도입
 - 지역 고유자원을 활용하고 미래가치 실현을 위한 도시 공간 창출
 - 환경 친화적인 도시계획 수립으로 주민 여가·휴식 공간 및 정서함양 도모

2030 도시기본계획의 특징
계획 초기부터 시민이 도시 미래상과 분야별 의제(Agenda)를 수립한 ‘시민참여형 계획’
인구정체, 초고령화 사회에 대응한 도시정책계획
외곽확산 제한하고 도시재생을 유도하는 도시정책 방향 제시

(3) 계획지표

구 분	2014년 (기준년도)	2030년 (계획)	비 고 (현황기준상개설유무로 지표선정)
교통인구	1,405,824	1,621,761	• 5세 이상 교통인구
광역고속도로망	4노선	6노선 (확장포함)	• 지정 : 4개 노선 광주-대전, 광주-대구, 광주-부산, 광주-무안 • 신설 : 2개 노선 광주-완도 신설, 광주-고흥신설 • 확장 : 호남고속도로확장
광역국도 진출입차로수	20차로	30차로	• 기존국도확장사업 등 추진

(4) 교통기반시설 관련 계획

- 사람 중심의 교통정책 추진
 - 기존 보도 설치 기준 강화 추진
 - 횡단보도 설치 기준 완화
 - 시내버스 정류장 간격 조정
- 친환경 녹색교통도시 기반 구축
 - 녹색교통수단 부담률 제고
 - 도시철도 2호선 조기추진으로 녹색교통기반 구축
 - 대중교통분야 녹색교통정책 추진 사업
- 대중교통 중심도시 실현
 - 대중교통 중심 정책도입으로 수단분담체계 전환
 - 시내버스노선 개편 및 간선급행버스 등 대중교통기반 확충
 - 대중교통 전용지구 조성 주요사업
- 미래형 첨단 교통인프라 구축
 - 광역교통체계 개선 사업추진
 - 신광주권 광역철도망 구축 사업추진
 - 도심 간선 교통체계 정비

다. 광주광역시 도시교통정비중기계획(안)(2021~2025), 광주광역시, 2022년

(1) 비전 및 목표

- 비전 : 빠르고 안전하고 편리한 광주 교통 5030
 - 도시철도 2호선 개통에 따른 광주대중교통의 지각변동과 더불어 광주광역시 도시교통 정비 중기계획(2021~2025), 시내버스 노선 전면개편을 통한, 빠르고 안전하고 편리한 친환경 교통체계를 구축하고자 함
- 핵심목표
 - 시민 50% 대중·녹색교통 이용, 30분대 생활권 이동 실현
- 키워드
 - 대중교통 / 녹색교통 / 광역교통 / 교통안전 / 친환경·미래교통



[그림 2-16] 광주광역시 도시교통정비 비전 및 목표

(2) 정책목표 및 지표설정

분 야	정책지표	단위	지표설정		증감
			2020년	2025년	
가로망 정비 및 소통증진	가로망 정비	도로연장(km)	2,212.9	2,279.8	△ 66.9
	평균통행속도	km/h	29.9	31.1	△ 1.2
대중교통 서비스수준 향상		등급	D	C 이상	△ 1등급
대중·녹색 교통 수단분담률 향상	도시철도	분담률(%)	3.1	8.0	△ 4.9
			(72,731통행)	(187,693통행)	(114,962통행)
	버 스	분담률(%)	24.3	26.2	△ 1.9
			(572,666통행)	(623,322통행)	(50,656통행)
자전거·도보 등	분담률(%)	1.2	2.2	△ 1.0	
		(28,078통행)	(51,343통행)	(23,265통행)	
소 계		분담률(%)	37.8	40.9	△ 3.1
어린이 교통사고 제로	교통사고 발생	건	362	297	▼ 65 (18.0% 감소)
	어린이보호구역 교통사고 사망자	명	1	0	사망자 제로
보행교통 사고	횡단중 사고 건수	건	513	430	▼ 83 (16.0% 감소)
사망자 감소	보행교통사고 사망자	명	34	28	▼ 6 (17.0% 감소)
주 차 시 설		주차확보율(%)	99.8	100.2	△ 0.4
교 통 수 요 관 리		승용차분담률(%)	51.6	49	▼ 2.6
I T S 구 축		구 축 륜(%)	66.1	80.0	△ 13.9
친환경 교통수단 및 기반시설 확충	전기차	대	3,540	18,840	△ 15,300
	수소차	대	758	4,508	△ 3,750
	친환경 (전기·수소)버스	대	43	443	△ 400
	충전시설 (전기·수소)	개소	2,438	4,547	△ 2,109
자전거 인프라 확충	자전거도로 연장	도로연장(km)	661.4	681	△ 19.6 (3.0% 증가)
	공공 및 기타 공유자전거	대	782	2,122	△ 1,340

라. 광주광역시 도로건설·관리계획(안)(2021 ~ 2025), 광주광역시, 2020년

(1) 비전 및 목표

비 전	균형발전을 도모한 안전하고 쾌적한 도로환경 구축
목 표	추진 전략
균형발전을 도모하는 도로건설	① 국가간선도로망과 연계된 도로망 ② 지역간 균형발전을 고려한 도로망 ③ 도로공간 입체적 활용 ④ 소통·협업 강화
안전관리를 통한 사고예방	① 시설물 유지관리 ② 도로교통 안전관리
쾌적한 도로 서비스 제공	① 교통혼잡 개선 ② 도로환경 및 경관개선 ③ 도로교통정보체계 구축·운영
현실적인 도로투자계획	① 장기 미집행도로의 단계별 계획 집행 ② 예산을 고려한 투자계획 수립 ③ 국비지원사업 발굴 등 재원조달 방안

(2) 도로건설관리계획 종합계획

구 분		사 업 명	사업 구분	연장 (km)	폭원 (m)	진행 단계
① 설계 · 공사중 (시행중)	고속 도로	A 광주 ~ 강진간 고속도로	신설	51.10	20.0	공사중
		B 동광주C ~ 광산C간 호남고속도로 확장	확장	10.08	26.5	설계중
		C 제3순환선(본량 ~ 남장성) - 1구간	신설	9.40	20.0	공사중
		D 제3순환선(남장성 ~ 진원) - 2구간	신설	7.08	20.0	공사중
		E 진월IC 진출입로 개설공사	신설	0.27	15.0	공사중
		F 지산IC 진출입로 개설공사	신설	0.80	15.0	공사중
	광역 도로	G 빛그린국가산단진입도로(나주 방면)	신설	7.50	20.0	공사중
		H 빛그린국가산단진입도로(광주 방면) - 1구간	신설	6.50	20.0	설계중
	광역 시도	I 월전동 ~ 무진로간 도로개설	신설	5.39	27.0	공사중
		J 상무지구 ~ 첨단산단간 도로개설	신설	4.95	27.0	공사중
		K 남구도시첨단(국가)진입도로 개설	신설	1.60	20.0	공사중
		L 평동3차산단(지방)진입도로 개설	신설	1.90	20.0	공사중
		M 에너지밸리 진입도로 개설	신설	4.80	20.0	설계중
		N 광주 R&D특구 연결도로	신설	0.75	30.0	공사중
		O 광주 용두 ~ 담양 대전간 도로확장	확장	3.00	20.0	공사중
		P 신안교 ~ 서림로간 도로개설	신설	1.17	35.0	설계중
		Q 남구청 앞 대남대로 도로개량	개량	0.84	18.0	공사중
		R 서문대로 ~ 봉선동 대화이파트간 도로개설	신설	0.74	20.0	설계중
		S 풍암유통단지 회재유통길 도로개설	신설	0.96	20.0	설계중
		T 신덕지하차도 ~ 송정초교간 도로개설	신설	1.00	35.0	설계중
U 풍암유통단지 ~ 송원고간 도로개설		신설	0.20	20.0	설계중	
V 경찰청 ~ 상무로간 도로개설		신설	1.03	35.0	설계중	
W 봉선동 유안초교 ~ 무등파크 도로확장	확장	0.33	20.0	설계중		
X 대촌 대지마을 진입도로 확장	확장	0.96	20.0	설계중		
Y 문화전당 주변도로(광산길) 확장	확장	0.22	25.0	설계중		

제4차 광주광역시 교통약자 이동편의 증진계획

구분		사업명	사업구분	연장(km)	폭원(m)	진행단계		
② 도로 건설 관리 계획	도로 건설 사업	고속도로	1	광주 ~ 고흥간 고속도로	신설	89.3	20.0	계획
		2	광주 ~ 삼례간 호남고속도로 확장	확장	1156	27.0	계획	
		3	제3순환선(남구IC ~ 남구JCT) - 1구간	신설	6.30	20.0	타당성중(도공)	
		4	제3순환선(남구JCT ~ 능주IC) - 2구간	신설	17.20	20.0	타당성중(도공)	
		5	제3순환선(능주IC ~ 대덕JCT) - 3구간	신설	25.60	20.0	타당성중(도공)	
		광역도로	6	빛그린국가산단진입도로(광주 방면) - 2구간	신설	4.05	20.0	계획
		7	광주 빛그린산단 ~ 장성 삼서간 도로개설	신설	6.10	20.0	계획	
		8	광주 하남 ~ 장성 삼계간 도로확장	확장	15.40	20.0	예타수행중	
		9	광주 대촌(대지마을) ~ 나주 금천간 도로확장	확장	8.10	20.0	계획	
		10	광주 삼도 ~ 함평 나산간 도로확장	확장	2.80	20.0	계획	
		11	광주 망월 ~ 담양 금현간 도로개설	신설	3.00	20.0	계획	
		12	광주 평동 ~ 나주 노안간 도로개설	신설	3.20	20.0	계획	
		13	광주 대촌 ~ 나주 산포간 도로개설	신설	4.50	20.0	계획	
		14	광주 임곡 ~ 장성 황룡간 도로개설	신설	4.50	20.0	계획	
		15	광주연구개발특구 첨단3지구 ~ 장성 진원간 도로개설	신설	0.23	20.0	계획	
	광역시도	16	동구청 ~ 조대사거리간 도로확장	확장	0.38	30.0	계획	
	17	동림동 삼익아파트 주변확장	확장	0.43	20.0	계획		
	18	매월동 아델리움 ~ 금화로 도로개설	신설	0.83	20.0	계획		
	19	문흥지구 ~ 자연과학고 도로개설	신설	0.86	30.0	계획		
	20	금호동 코아루 ~ 서광주로 도로개설	신설	0.60	20.0	계획		
	21	장등동 북부순환로 ~ 영락공원 도로개설	신설	1.53	20.0	계획		
	22	평동 동곡로 ~ 상무로간 도로확장	확장	0.96	35.0	계획		
	23	신창동 수등로 ~ (상무지구 ~ 첨단산단간) 도로개설	신설	0.61	25.0	계획		
	24	동천동 하남대로 ~ 쌍촌동 천변좌하로간 도로개설	신설	0.14	20.0	계획		
	25	남구 도시첨단 산업단지 ~ 효천1지구 도로확장	확장	1.90	20.0	계획		
	26	광주연구개발특구 첨단3지구 ~ 첨단과기로간 도로개설	신설	0.69	30.0	계획		
	27	광주연구개발특구 첨단3지구 동측진입도로	신설	1.30	30.0	계획		
	교통 체계 개선 사업	고속도로	28	고룡IC 진입램프 신설	신설	1.00	15.0	계획
		29	문흥IC 진입램프 신설	신설	0.45	15.0	계획	
		30	호남고속도로 ~ 북부순환로 진입로 개설	신설	1.50	15.0	계획	
		광역시도	31	광천1교 육거리 고가차도 신설	신설	0.62	20.0	계획
		32	문화교차로 지하차도 개설	신설	0.70	20.0	계획	
		33	풍암사거리지하차도 개설	신설	0.70	20.0	계획	
		34	죽봉대로 지하차도 개설 (광천사거리 ~ 교직원공제사거리)	신설	0.46	20.0	계획	
		35	운암사거리(북문대로)	개선	0.68	22.5	계획	
		36	광주역 앞 교차로 개선	개선	-	-	계획	
		37	경신여고사거리 교차로 개선	개선	-	-	계획	

구분	사업명	사업구분	연장(km)	폭원(m)	진행단계	
③ 장기미집행 (중복노선제외)	a	북부순환로(신안교 교차로~광신대학교)	확장	3.13	35.0	계획
	b	광주역 관통로	신설	0.21	35.0	계획
	c	중로2-49~광로3-1	신설	0.21	30.0	계획
	d	쌍촌주공동측(염주종합체육관~쌍촌역)	확장	0.15	25.0	계획
	e	동구 장동 대로2-6~전대병원 대로3-1	확장	0.61	25.0	계획
	f	임곡동 대로1-19~대로3-74	확장	1.51	25.0	계획
	g	기아차북측~e편한세상	확장	0.32	25.0	계획
	h	용봉IC 북측(서하로 106번길~용봉교차로)	신설	0.48	20.0	계획
	i	임동 서림지구(으뜸요양병원~유운교)	확장	0.17	20.0	계획
	j	용두주공2차~빛고을대로	신설	0.37	20.0	계획
	k	보건대옆(장신로 ~ 아이원 유치원)	확장	0.45	20.0	계획
	l	소촌산단 주변(어등대로~소촌산단입구교차로)	신설	0.65	20.0	계획
	m	금호계 옆(마복벽진길)	신설	0.29	20.0	계획
	n	삼각동 197~삼각동 194	신설	0.07	20.0	계획

마. 제4차 광주광역시 교통안전기본계획(안), 광주광역시, 2022년

- 민선 8기 교통정책 방향인 대중교통활성화, 승용차 이용 억제 등과 2040 광주 교통 미래비전에서 제시한 사람이 우선되는 안전한 교통환경 구축의 내용을 참고하여 비전 및 목표를 설정함
- 「사람이 우선되는 안전한 교통환경 구축」으로 비전을 설정하고 아래와 같이 3가지 목표를 세움
 - 교통사고 사망자 14% 감축('21년 49명→'26년 42명)
 - 어린이 교통사고 사망자 Zero화 달성
 - 이륜차 사망자수, PM 중상자수 33% 감축('21년 6명→'26년 4명, '21년 116명→'26년 78명)

비전

사람이 우선되는 안전한 교통환경 구축

목표

- 교통사고 사망자 14% 감축('21년 49명 → '26년 42명)
- 어린이 교통사고 사망자 Zero화 달성
- 이륜차 사망자수, PM 중상자수 33% 감축
('21년 6명 → '26년 4명, '21년 116명 → '26년 78명)

추진 전략

- 교통약자 교통안전망 구축
- 도로/교통 시설·환경개선
- 선진 교통문화 정착
- 운수업체 안전관리 강화
- 도시철도 안전분야 고도화

제4차 광주광역시 교통약자 이동편의 증진계획

- 광주광역시 교통사고 사망자수는 제9차 국가 교통안전 기본계획(2022~2026)에서 제시한 교통사고 사망자수 목표를 준수하고 어린이 사망자수는 '26년 Zero를 목표로 함
- 또한 이륜차 사망자수, PM 중상자수는 '21년 대비 33% 감축을 목표로 하였음
- 광주시 장래 인구, 자동차 등록대수, 주행거리 지표 설정 근거
 - 인구 : 2022년 이후는 「광주광역시 자치구별 장래인구추계(2017년~2037년), 2020.11., 광주광역시」 자료를 참고하여 자치구별 장래인구(2022~2026년)를 예측하였음
 - 자동차등록대수 : 「2030 광주 도시기본계획, 2017.2., 광주광역시」에서 예측한 장래 자동차 대수의 연평균 증가율을 산출하여 장래 자동차등록대수(2022~2026년)를 예측하였음
 - 주행거리 : 「2030 광주 도시기본계획, 2017.2., 광주광역시」에서 예측한 장래 도로율의 연평균 증가율을 산출하여 장래 주행거리(2022~2026년)를 예측하였음

[표 2-61] 제4차 광주광역시 교통안전기본계획 계획지표

구 분		2020년	2021년	4차 계획기간(2022~2026년)				
				2022년	2023년	2024년	2025년	2026년
주 지표	교통사고 사망자수	63	49	47	46	44	43	42
	인구10만명당사망자수	4.2	3.3	3.2	3.1	3.0	3.0	2.9
보조 지표	자동차1만대당사망자수	0.8	0.6	0.6	0.6	0.5	0.5	0.5
	주행거리10억km당사망자수	0.3	0.3	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
	교통사고 중상자수	1,290	1,183	1,080	986	900	821	749
세부 지표	보행자 사망자수	20	21	19	17	15	14	13
	고령자 사망자수	19	23	21	19	17	15	14
	사업용자동차 사망자수	14	9	8	7	6	5	5
	이륜차 사망자수	17	6	6	6	6	6	4
	어린이 사망자수	1	0	0	0	0	0	0
	PM 중상자수	41	116	107	99	91	84	78
기타 지표	도시철도	0	0	0	0	0	0	0

자료 : 제4차 광주광역시 교통안전기본계획(안), 2022, 광주광역시

[표 2-62] 제4차 광주광역시 교통안전기본계획 자치구별 계획지표

구 분		2020년	2021년	4차계획기간(2022~2026년)					
				2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	
주 지 표	교통사고 사망자수	광주시	63	49	47	46	44	43	42
		동구	3	5	4	4	4	4	4
		서구	9	6	6	6	6	6	5
		북구	25	15	15	15	14	13	13
		광산구	15	15	14	14	13	13	13
		남구	11	8	8	7	7	7	7
	인구10만명당 사망자수	광주시	4.2	3.3	3.2	3.1	3.0	3.0	2.9
		동구	2.9	4.8	4.0	4.1	4.1	4.2	4.2
		서구	3.0	2.1	2.0	2.0	2.0	2.1	1.7
		북구	5.8	3.5	3.4	3.4	3.2	3.0	3.0
		광산구	3.7	3.7	3.3	3.3	3.1	3.1	3.1
		남구	5.1	3.7	3.6	3.2	3.2	3.2	3.2
보 조 지 표	자동차1만대당 사망자수	광주시	0.8	0.6	0.6	0.6	0.5	0.5	0.5
		동구	0.6	1.0	0.8	0.8	0.7	0.7	0.7
		서구	0.6	0.4	0.4	0.4	0.3	0.3	0.3
		북구	1.2	0.7	0.7	0.7	0.6	0.5	0.5
		광산구	0.7	0.7	0.6	0.6	0.5	0.5	0.5
		남구	1.1	0.8	0.8	0.6	0.6	0.6	0.6
	주행거리 10억km당 사망자수	광주시	0.3	0.3	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
		동구	0.2	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3
		서구	0.3	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
		북구	0.4	0.3	0.3	0.3	0.2	0.2	0.2
		광산구	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
		남구	0.4	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3
	교통사고 중상자수	광주시	1,290	1,183	1,080	986	900	821	749
		동구	96	87	80	73	66	60	55
		서구	283	252	230	210	192	175	159
		북구	401	343	313	286	261	238	217
		광산구	361	390	356	325	297	271	247
		남구	149	111	101	92	84	77	70

제4차 광주광역시 교통약자 이동편의 증진계획

구 분			2020년	2021년	4차계획기간(2022~2026년)				
					2022년	2023년	2024년	2025년	2026년
세부 지표	보행자 사망자수	광주시	20	21	19	17	15	14	13
		동구	0	4	4	4	4	3	2
		서구	2	3	3	3	2	2	2
		북구	9	6	5	4	4	4	4
		광산구	6	2	2	1	1	1	1
		남구	3	6	5	5	4	4	4
	고령자 사망자수	광주시	19	23	21	19	17	15	14
		동구	1	4	4	3	3	3	2
		서구	2	2	2	2	2	2	1
		북구	7	7	5	5	4	4	4
		광산구	3	5	5	4	4	3	3
		남구	6	5	5	5	4	3	3
	사업용 자동차 사망자수	광주시	14	9	8	7	6	5	5
		동구	0	1	1	1	1	1	1
		서구	0	0	0	0	0	0	0
		북구	10	3	2	2	2	1	1
		광산구	2	2	2	2	1	1	1
		남구	2	3	3	2	2	2	2
	이륜차 사망자수	광주시	17	6	6	6	6	6	4
		동구	1	0	0	0	0	0	0
		서구	1	1	1	1	1	1	1
		북구	3	2	2	2	2	2	1
		광산구	6	3	3	3	3	3	2
		남구	6	0	0	0	0	0	0
어린이 사망자수	광주시	1	0	0	0	0	0	0	
	동구	0	0	0	0	0	0	0	
	서구	0	0	0	0	0	0	0	
	북구	1	0	0	0	0	0	0	
	광산구	0	0	0	0	0	0	0	
	남구	0	0	0	0	0	0	0	
pm 중상자수	광주시	41	116	107	99	91	84	78	
	동구	2	8	7	6	5	5	5	
	서구	3	24	22	20	18	17	16	
	북구	21	34	31	29	27	24	23	
	광산구	12	46	43	40	37	34	31	
	남구	3	4	4	4	4	4	3	
기타 지표	도시철도	0	0	0	0	0	0	0	

○ 5대 추진분야별 세부추진과제를 수립하였음

[표 2-63] 제4차 광주광역시 교통안전기본계획 추진과제

추진분야	추진전략	세부추진과제
교통약자	교통약자 교통안전망 구축	<ul style="list-style-type: none"> · 광주형 어린이보호구역 혁신모델 구축 · 어린이보호구역내 교통사고 ZERO 프로젝트 추진 · 어린이 보호구역 주·정차 단속 강화 및 노상주차장 전면 폐지 · 어린이보호구역 주변 과속단속용 CCTV 확대 설치 · 고령보행자맞춤형 교통안전 인프라 확충 · 교통약자 이용시설 주변 보행환경 정비 · 어린이·노인 보호구역 시설보수 · 고령자 친화형 도로정비 · 교통사고 예방 통합 교육 실시 · 광주광역시 고령운전자 교통사고 예방에 관한 조례 제정
도로교통	도로시설	<ul style="list-style-type: none"> · 도시철도 2호선 공사중교통안전 대책 수립·시행 · 우회전 신호등 설치 · 교통사고 다발 도로 및 위험도로 개선사업 지속 추진 · 스마트 횡단보도 설치 · 교통정온화시설 확대 · 선진국형 회전교차로 설치 확대 · 횡단보도 설치 확대 및 안전시설 집중 설치 · 생활밀착형 도로 제한속도 하향 · 마을주민 보호구간 설치 확대 · 보도육교설치및 철거관리 강화 · 보행자 우선도로 설치 확대 · 교통사고 위험 횡단보도 LED조명 설치
	제도 및 시스템	<ul style="list-style-type: none"> · 드라이브스루점포 교통안전대책 수립 · 보행자 중심의 교통신호 운영 · 도로외구역 안전시설 점검 확대 · 교통안전시설 관리시스템(T-GIS) 구축 · 미래 자동차 안전관리 체계 준비
	자전거·이륜차· PM 안전대책	<ul style="list-style-type: none"> · 이륜차 운전자 안전 인식 제고 및 안전관리 강화 · 범정부 이륜자동차 관리제도 개선대책 발표(21.9.1.)에 따른 지자체 대비 자료 · 개인형 이동장치(PM) 운전자 안전 인식 제고 · 개인형 이동장치(PM) 안전관리 강화 · 광주시 개인형 이동장치(PM) 단체 보험 가입 · 자전거·PM지정차로제운영
교통 선진화	-	<ul style="list-style-type: none"> · 교통안전문화 확산 및 추진체계 강화 · 맞춤형 교통안전교육 확대 · 교통문화지수 지속적 향상 추진 · 창의적인 교통안전 홍보물 도입
운수사업	-	<ul style="list-style-type: none"> · 운수업체 정기적 교통안전 점검 및 관리 · 운수사업 종사자 교통안전의식제고 교육실시 · 사업용 자동차 운전자 안전 인식 제고 · 사업용 자동차운전자 자격관리 강화 · 사업용 자동차 운전자 안전관리 강화
도시철도	스마트 안전관리 체계 고도화	<ul style="list-style-type: none"> · 안전관리체계 과학화로 절대안전 확보 · 기술혁신을 통한 선제적 위험 예방 · 글로벌 수준의 안전 경쟁력 개발
	인적·물적 안전 인프라 확충	<ul style="list-style-type: none"> · 개통 18년 경과, 노후시설 관리 강화 · 생활밀착형 안전시설물 집중 관리 · 참여와 협력의 안전관리 네트워크 강화
	전사 안전관리 핵심역량 강화	<ul style="list-style-type: none"> · 스마트 재난대응 수준 제고 · 현장 중심의 위기 대응 역량 강화 · 중대재해 및 인적오류 예방

2.5.3 관련 법령

가. 교통약자 이동편의 증진법(교통약자 이동편의 증진계획)

- 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 교통수단, 여객시설 및 도로에 이동편의시설을 확충하고 보행환경을 개선하여 사람중심의 교통체계를 구축함으로써 교통약자의 사회 참여와 복지 증진에 이바지함을 목적으로 함

「교통약자 이동편의 증진법」 제6조(2020.10.20, 일부개정)
<p>제6조(교통약자 이동편의 증진계획의 수립 등)</p> <p>① 국토교통부장관은 교통약자의 이동편의 증진을 위한 5년 단위의 계획(이하 “교통약자 이동편의 증진계획”이라 한다)을 수립하여야 한다.</p> <p>② 교통약자 이동편의 증진계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 교통약자 이동편의 증진정책의 기본방향 및 목표에 관한 사항 2. 이동편의시설의 설치 및 관리 실태 3. 보행환경 실태 4. 이동편의시설의 개선과 확충에 관한 사항 5. 저상(底床)버스 및 휠체어 탑승설비를 장착한 버스의 도입에 관한 사항 6. 보행환경 개선에 관한 사항 7. 특별교통수단 도입에 관한 사항 <p>7의2. 특별교통수단 운영의 지역 간 연계 등 교통약자의 이동권 확대에 관한 사항</p> <ol style="list-style-type: none"> 8. 교통약자 이동편의 증진계획의 추진 재원(財源) 조달 방안 9. 그 밖에 교통약자의 이동편의 증진을 위하여 대통령령으로 정하는 사항 <p>③ 국토교통부장관은 교통약자 이동편의 증진계획을 수립할 때에는 미리 관계 중앙행정기관의 장과 시·도지사의 의견을 들은 후 「국가통합교통체계효율화법」 제106조에 따른 국가교통위원회(이하 “국가교통위원회”라 한다)의 심의를 거쳐야 한다. 수립된 교통약자 이동편의 증진계획을 변경할 때에도 또한 같다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 그러하지 아니하다.</p> <p>④ 국토교통부장관은 관계 중앙행정기관의 장과 시·도지사에게 교통약자 이동편의 증진계획의 수립 또는 변경을 위하여 필요한 자료의 제출을 요구할 수 있다. 이 경우 관계 중앙행정기관의 장과 시·도지사는 특별한 사유가 없으면 요구에 따라야 한다.</p> <p>⑤ 국토교통부장관은 제3항에 따라 수립 또는 변경된 교통약자 이동편의 증진계획을 대통령령으로 정하는 바에 따라 고시하고 관계 중앙행정기관의 장과 시·도지사에게 알려야 한다.</p>

나. 보행안전 및 편의증진에 관한 법률

(1) 목적

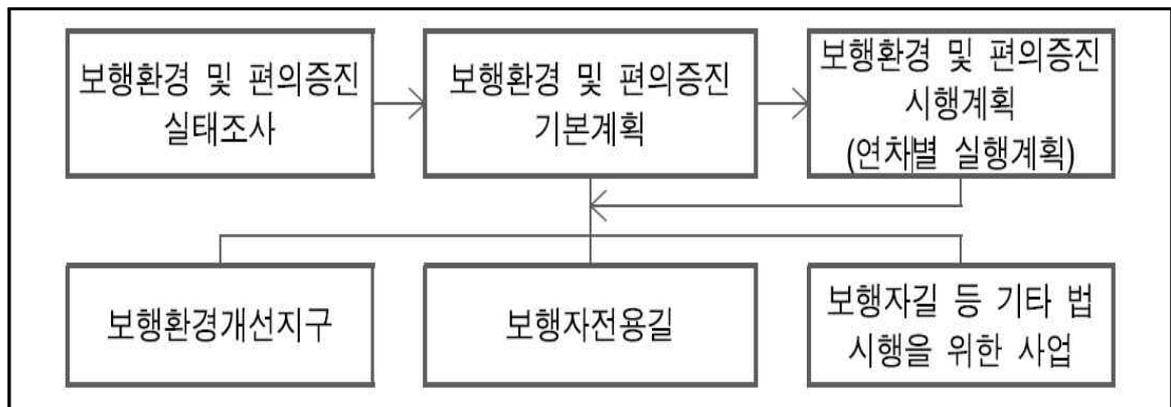
- 보행자가 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 쾌적한 보행환경을 조성하여 각종 위험으로부터 국민의 생명과 신체를 보호하고, 국민의 삶의 질을 향상시킴으로써 공공의 복리 증진에 이바지함을 목적으로 함

(2) 개정경위

- '20. 12. 22 보행안전 및 편의 증진에 관한 법률[법률 제17689호] 타법개정
- '20. 12. 31 시행령[대통령령 제31349호] 타법개정
- '17. 07. 26 시행규칙[행정안전부령 제1호] 타법개정

(3) 주요내용

- 교통과 차도에 관한 법률은 체계적으로 마련되어 있으나, 제도적 기반이 부족한 보행자의 안전을 확보하고 편의를 증진하기 위해 제정



[그림 2-17] 보행안전 및 편의증진에 관한 법률 주요내용

- 보행안전 및 편의증진 기본계획과 실행계획의 수립 및 시행
 - 보행자길에 대해 안전시설 설치 현황, 보행자 안전을 위협하는 시설물 및 적치물
- 현황 등에 대한 실태조사를 실시
 - 안전시설 설치 및 유지·보수, 보행자길 조성 등을 내용으로 보행안전 및 편의증진 기본 계획과 연차별 실행계획 수립·시행

- 보행환경개선지구 지정 및 보행환경개선사업 시행
 - 보행자 통행량이 많은 구역, 교통약자의 통행빈도가 높은 구역, 역사적 의의를 갖는 전통과 문화가 형성되어 있는 구역, 그 밖에 보행환경을 우선적으로 개선할 필요가 있다고 인정되는 구역을 지정
 - 보행환경개선 사업계획에는 해당 구역의 전통 및 문화와 조화를 이루는 보행자길의 조성, 보행자 안전시설의 설치와 유지보수 및 성능개선, 보행자 안전을 위협하는 시설물 및 적치물 등의 정비, 교통약자를 위한 보행편의증진시설의 설치, 그 밖에 보행자의 안전과 편의증진을 위한 것으로서 행정안전부와 국토교통부의 공동부령으로 정하는 사항이 포함
- 보행자 전용길의 지정 및 조성
 - 생태·문화탐방 등 해당 지역의 지리적·문화적 체험기회를 제공하거나 쾌적한 보행환경을 제공하기 위해 보행자 전용길 지정 및 조성사업을 하고 보행자 안전을 위한 구조 및 안전기준 근거 마련
- 개발사업 시행 시 어린이 노인 장애인 보호구역 병행정비
 - 택지개발, 신도시조성 등의 사업시행자는 사업계획 수립시 안전한 보행자길의 조성, 안내표지판, 보호구역의 설치 등의 계획을 포함하여 수립토록 규정
- 보행자 안전시설 설치 및 안전조치 의무
 - 보행자 안전보호를 위하여 골목길 등 우범지역에 영상정보 처리기기(CCTV)나 보안등을 설치할 수 있도록 근거 마련
- 공공시설물 등 통합설치협의회의 구성 및 운영
 - 공공시설물로 인한 보행 장애 최소화를 위해 지자체별 통합설치위원회를 구성하여 신설 및 정비시 이를 조정할 수 있도록 규정

다. 교통안전법(지역교통안전 기본계획)

- 「교통안전법」 제17조 제1항에서 특별시장·광역시장·도지사·특별자치도지사는 국가교통안전기본계획에 따라 시·도의 교통안전에 관한 기본계획을 5년 단위로 수립하여야 하며, 시장·군수·구청장은 시·도 교통안전기본계획 정책목표에 부합하는 시·군·구의 교통안전에 관한 기본계획을 5년 단위로 수립하여야 한다고 규정함
- 시·도지사가 시·도 교통안전기본계획을 수립한 때에는 지방교통위원회의 심의를 거쳐 이를 확정하고, 시장·군수·구청장이 시·군·구 교통안전기본계획을 수립한 때에는 시·군·구 교통안전위원회의 심의를 거쳐 이를 확정하여야 함

교통안전법 제17조(2021.7.27. 일부개정)

제17조(지역교통안전기본계획)

- ① 시·도지사는 국가교통안전기본계획에 따라 시·도의 교통안전에 관한 기본계획(이하 "시·도 교통안전 기본계획"이라 한다)을 5년 단위로 수립하여야 하며, 시장·군수·구청장은 시·도 교통안전 기본계획에 따라 시·군·구의 교통안전에 관한 기본계획(이하 "시·군·구 교통안전기본계획"이라 한다)을 5년 단위로 수립하여야 한다.
- ② 국토교통부장관 또는 시·도지사는 시·도교통안전기본계획 또는 시·군·구교통안전기본계획(이하 "지역교통안전기본계획"이라 한다)의 수립에 관한 지침을 작성하여 시·도지사 및 시장·군수·구청장에게 통보할 수 있다.
- ③ 시·도지사가 시·도교통안전기본계획을 수립한 때에는 지방교통위원회의 심의를 거쳐 이를 확정하고, 시장·군수·구청장이 시·군·구교통안전기본계획을 수립한 때에는 시·군·구교통안전위원회의 심의를 거쳐 이를 확정한다.
- ④ 시·도지사는 제3항의 규정에 따라 시·도교통안전기본계획을 확정할 때에는 국토교통부장관에게 제출한 후 이를 공고하여야 하며, 시장·군수·구청장은 제3항의 규정에 따라 시·군·구교통안전기본계획을 확정할 때에는 시·도지사에게 제출한 후 이를 공고하여야 한다.
- ⑤ 제3항 및 제4항의 규정은 지역교통안전기본계획의 변경에 관하여 이를 준용한다. 다만, 국토교통부령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 그러하지 아니하다.
- ⑥ 제1항부터 제5항까지의 규정에 따른 지역교통안전기본계획의 수립 및 변경 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

라. 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률(지방 대중교통계획)

- 대중교통을 체계적으로 육성·지원하고 국민의 대중교통수단 이용을 촉진하기 위하여 필요한 사항을 규정함으로써 국민의 교통편의와 교통체계의 효율성을 증진함을 목적으로 함

대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 제7조(2021.9.24., 타법개정)

제7조(지방대중교통계획의 수립)

- ① 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장(이하 "시장"이라 한다) 또는 군수(광역시에 소재하는 군수는 제외한다. 이하 같다)는 기본계획에 따라 관할 지역의 대중교통을 체계적으로 육성·지원하고 주민의 대중교통 이용을 촉진하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 주민 및 관계 전문가의 의견을 들어 5년 단위의 지방대중교통계획(이하 "지방대중교통계획"이라 한다)을 수립하여야 한다. 다만, 「도시교통정비 촉진법」 제5조에 따른 도시교통정비 기본계획, 같은 법 제8조에 따른 도시교통정비 중기계획, 「지속가능 교통물류 발전법」 제9조에 따른 지속가능 지방교통물류 발전계획, 「교통약자의 이동편의 증진법」 제6조에 따른 교통약자 이동편의 증진계획, 그 밖에 다른 법률에 따른 교통 관련 계획 수립 시 지방대중교통계획에 포함되어 반영되어야 할 사항을 반영한 경우에는 특별시장·광역시장·특별자치시장 또는 특별자치도지사는 국토교통부장관과, 시장(특별시장·광역시장·특별자치시장 및 특별자치도지사는 제외한다) 또는 군수는 도지사와 협의하여 해당 지방대중교통계획을 수립하지 아니할 수 있다.

대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 제7조(2021.9.24., 타법개정)

- ② 시장 또는 군수가 지방대중교통계획을 수립하는 때에는 관계 대중교통시설 관리청 및 인접 지역의 관계 시장 또는 군수와 협의하여야 한다.
- ③ 특별시장·광역시장·특별자치시장 또는 특별자치도지사는 지방대중교통계획을 수립하고자 하는 때에는 「국가통합교통체계효율화법」 제110조에 따른 지방교통위원회(이하 “지방교통위원회”라 한다)의 심의를 거쳐야 한다.
- ④ 시장 또는 군수가 제2항 및 제3항의 규정에 따라 지방대중교통계획을 입안한 때에는 해당 지방대중교통계획을 확정하기 전에 대통령령으로 정하는 바에 따라 특별시장·광역시장·특별자치시장 또는 특별자치도지사는 국토교통부장관에게, 시장(특별시장·광역시장·특별자치시장 및 특별자치도지사는 제외한다) 또는 군수는 도지사에게 각각 지방대중교통계획안을 제출하여야 한다.
- ⑤ 국토교통부장관 또는 도지사는 제4항에 따라 지방대중교통계획안을 제출받은 때에는 기본계획에 부합되는지의 여부 등을 검토한 후 지방대중교통계획에 기본계획과 부합되지 아니한 내용이 있거나 지방대중교통계획간 연계성 및 통합성을 유지하기 위하여 필요하다고 판단되는 내용이 있을 때에는 국가교통위원회 또는 지방교통위원회의 심의를 거쳐 해당 시장 또는 군수에게 지방대중교통계획안의 변경을 요청할 수 있다.
- ⑥ 시장 또는 군수는 제5항에 따른 요청을 받은 때에는 특별한 사유가 없으면 이를 반영하여 지방대중교통계획을 확정·고시하고 일반인이 열람할 수 있도록 하여야 한다.
- ⑦ 관할 구역이 인접한 둘 이상의 시장 또는 군수는 그 관할 구역이 같은 교통생활권에 포함되는 등 필요한 경우에는 제1항에도 불구하고 지방대중교통계획을 공동으로 수립할 수 있다. 이 경우 특별시장·광역시장·특별자치시장 또는 특별자치도지사는 국토교통부장관과, 시장(특별시장·광역시장·특별자치시장 및 특별자치도지사는 제외한다) 또는 군수는 도지사와 협의하여야 한다.



3

교통약자 이동편의시설 실태조사 및 문제점

3.1 교통약자 이동편의시설 실태조사

3.2 교통약자 이동편의시설 만족도 조사

3.3 교통약자 거주 실태 및 보호구역 조사

3.4 교통약자 이동 관련 문제점

제3장 교통약자 이동편의시설 실태조사 및 문제점

3.1 교통약자 이동편의시설 실태조사

3.1.1 실태조사의 개요

가. 조사의 필요성

- 『교통약자의이동편의증진법』에 따라 교통약자 이동편의시설에 대한 설치 및 관리실태 조사
 - 이동편의시설 개선 및 확충계획, 보행환경개선, 교통약자 이동편의 증진 계획 등의 수립을 위한 기초자료로 활용
- 보행안전 및 편의 증진에 관한 법률상의 보돌르 중심으로 조사 실시
 - 도로교통법에 따른 보도, 횡단보도, 보행자 전용도로, 지하보도, 육교 및 그 밖의 횡단시설 포함
- 이동편의시설 실태조사는 교통수단, 여객시설, 보행환경을 대상으로 이용자들에게 어느 정도의 편의를 제공하고 있는지에 대한 실태를 조사하는 것
 - 광주광역시를 대상으로 전수 및 표본조사하고 조사된 시설을 구분하여 문제점을 분석하고 차후 계획의 지표를 제시
 - 본 실태조사를 통해 이동편의시설이 어느 단계 수준에서 설치되었는가를 알 수 있음은 물론, 실제 설치된 이동편의시설의 이용자 만족도를 함께 조사하여 추후 교통약자 이동편의시설 관련 정책 및 계획의 기초자료로 활용성이 있음

나. 조사의 목적

- 교통수단, 여객시설, 보행환경으로 분류하여 실시된 조사내용을 바탕으로 각 이동편의시설의 문제점 및 개선방안을 제시
 - 교통약자에 대한 다양한 사회인식 정도 및 욕구를 파악하고 보행환경에 대한 문제점과 개선방안을 제시하여 향후 기본계획 수립의 기초자료로 제공하고자 하는데 목적을 둠

다. 조사기간

○ 이동편의시설의 조사기간 : 2021년6월5일 ~ 9월26일(2022년 보완조사)

3.1.2 조사 범위

가. 교통약자 이동편의 시설 실태조사

○ 광주광역시의 이동편의 시설 조사대상은 수단 및 시설로 교통수단에 3개, 여객 시설에 3개, 도로에 5개 항목으로 구성

[표 3-1] 이동편의시설 조사 대상 범위

이동편의시설 설치 대상시설		조 사 주 체			
		중앙정부	조사방법	지자체	조사방법
교통 수단	버스차량			○	전수
	철도차량(장애인 객차)	○	전수		
	도시철도			○	전수
	항공기	○	전수		
	선박(여객선)	○	전수(국제)		
	교통약자 전용택시			○	전수
여객 시설	여객자동차터미널			○	전수
	버스 정류장			○	표본
	일반, 고속철도 역사	○	전수		
	도시철도역사			○	전수
	공항시설	○	전수		
	항만시설	○	전수		
도로 (보행)	교통약자가 통행할 수 있는 보도(주요간선)			○	표본
	교통약자가 통행할 수 있는 지하도 및 육교			○	표본
	교통약자가 이용할 수 있는 휴게실 및 지하차도 상가			○	표본
	교통약자가 이용할 수 있는 음향신호기			○	표본
	기타 시설			○	표본

(1) 교통수단별 이동편의 시설조사 범위 및 세부기준

- 버스 등 교통수단에 대한 이동편의 시설조사는 광주광역시에서 조사하여야 할 교통수단에 대하여 이동편의시설의 설치 현황을 조사
 - 광주광역시에서 인·면허를 준 교통사업자의 교통수단 조사 시행
 - 이동편의시설 설치유무, 기준적합 여부, 관리상태, 이동편의시설 물량 감소수 등을 조사

○ 교통약자 전용차량 등 휠체어 승강설비가 장착된 차량에 대하여 운행 및 이용현황을 조사

[표 3-2] 교통수단별 이동편의시설 조사 범위

구 분	안내시설			내부시설				기타시설			
	안내방송	문자안내판	행선지표시	휠체어 승강설비	휠체어 보관함	교통약자용 좌석	장애인 전용 화장실	수직 손잡이	장애인 접근가능 표시	출입구 통로	
버 스	시내버스 (저상형)	○	○	○	○	-	○	-	○	○	○
	시내버스 (일반형)	○	○	○	○	-	○	-	○	○	○
	시내버스 (좌석형)	○	○	○	○	-	○	-	-	○	○
도시철도차량	○	○	○	○	○	○	○	-	○	○	

자료 : 교통약자의 이동편의 증진법 시행령(시행 2021.6.23) 별표2

○ 본 계획의 조사 기준 설정은 「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙, 시행 2021.8.27., 별표1」에서 제시한 「이동편의시설의 구조·재질 등에 관한 세부기준, (제2조제1항 관련)」과 「교통약자 이동편의시설 설치·관리 매뉴얼(2016.12), 국토교통부」에서 제시한 편의시설 기준에 준하여 현장 조사를 실시하였음

[표 3-3] 교통수단별 이동편의시설 조사 세부기준(버스 및 철도)

항 목	이동편의시설 구조·재질 등에 관한 세부기준 ¹⁾	교통약자 이동편의시설 설치·관리 매뉴얼	
버 스	자동안내 방송시설	• 안내방송은 도착 정류장의 이름 등을 명확하게 알아들을 수 있는 음량과 음색을 내어야 함(국어와 영어)	• 음성안내는 어느 위치에서도 명확히 알아들을 수 있어야 함
	전자문자 안내판	• 전자문자 안내판은 버스안의 전면 윗부분 또는 중간문 부근에 설치(굵은 글씨체 및 구별하기 쉬운 바탕색 사용) • 한글과 영문으로 모두 표기	• 전자문자 안내판은 버스 앞쪽 위 혹은 중간 위에 설치하며, 문자는 한글과 영문 모두 표기
	목적지표시	• 버스 외부의 정면·후면에 설치하며 강한 햇빛 및 야간에 식별이 가능토록 하여야 함	• 전면, 측면, 후면에 LED식 표시장치를 설치
	휠체어 승강설비	• 저상버스는 자동경사판 설치 • 일반버스는 교통약자가 승차할 수 있는 승강설비를 갖출 수 있음 • 승강설비를 갖춘 버스는 주·출입구의 유효폭을 0.8m 이상 확보 • 승강구의 바닥면은 미끄러지지 아니하는 재질로 마감 • 승강구의 계단코와 그 주변은 색상을 구분하여 쉽게 알아볼 수 있게 함	• 휠체어 승강설비가 설치된 버스는 전용공간을 1.3m*0.75m이상 확보 및 휠체어 고정 설비를 갖춰야함 • 좌석공간을 제외한 차실 바닥 면적이 최대한 강구 높이와 동일하여야 하며, 경사로를 낮추고, 유효폭원은 0.8m 이상 확보

제4차 광주광역시 교통약자 이동편의 증진계획

항 목		이동편의시설 구조·재질 등에 관한 세부기준 ¹⁾	교통약자 이동편의시설 설치·관리 매뉴얼
버스	교통약자용 좌석	<ul style="list-style-type: none"> • 전체 좌석의 1/3이상의 좌석을 교통약자용으로 지정 및 안내판 부착 • 정차 신호 스위치는 교통약자가 좌석에 앉은 상태에서 이용 가능하도록 설치 • 휠체어 전용공간 1.3m× 0.75m 이상 확보 및 휠체어를 고정 설비 설치 	<ul style="list-style-type: none"> • 교통약자용 좌석은 승강구 주변에 지정 • 앉아서 정차벨을 이용할 수 있도록 하며, 수직손잡이를 설치
	수직손잡이	<ul style="list-style-type: none"> • 좌석기준으로 2열 또는 3열마다 하나씩 수직손잡이를 설치 • 수직손잡이의 지름은 30mm 내외로 하며, 승강용 수직손잡이 설치 	<ul style="list-style-type: none"> • 수직손잡이는 지름 30mm내외로 하며, 2열 혹은 3열마다 설치 하여야하며, 승강구에도 수직손잡이를 설치
	장애인 접근 가능 표시	<ul style="list-style-type: none"> • 휠체어 이용자를 위한 전용공간이 설치된 버스의 승강구에는 장애인이 이용할 수 있음을 나타내는 그림표지를 부착 	<ul style="list-style-type: none"> • 버스의 승강구와 전면에는 휠체어 승차 가능을 나타내는 그림 표지를 부착
도시 철도 차량	자동안내 방송	<ul style="list-style-type: none"> • 안내방송은 도착정류장의 이름 등을 명확하게 알아들을 수 있는 음량과 음색을 내어야 함(국어와 영어) 	<ul style="list-style-type: none"> • 음성안내는 어느 위치에서도 명확히 알아들을 수 있어야함
	전자문자 안내판	<ul style="list-style-type: none"> • 차량 안의 출입구 부근 또는 중앙에 알아보기 쉽게 설치 • 전자문자안내는 한글과 영문으로 하여야 함 	<ul style="list-style-type: none"> • 도착정류장명, 행선지 및 문의 개폐 방향 등을 명확하게 보이도록 출입구 부근에 설치
	목적지 표시	<ul style="list-style-type: none"> • 철도차량 외부의 정면·후면에 설치하며 강한 햇빛 및 야간에 식별이 가능토록 하여야 함 	<ul style="list-style-type: none"> • 외부 측면에 표시
	교통약자용 좌석	<ul style="list-style-type: none"> • 교통약자용 좌석은 1개 차량당 12개 이상 설치(좌석수 50개 미만시 좌석수의 20%이상 설치) • 교통약자용 좌석 옆에는 안내판을 부착 	<ul style="list-style-type: none"> • 교통약자용 좌석은 승강구 부근에 1차량 당 12개 이상 설치(휠체어 전용공간이 있는 차량은 그 공간만큼 좌석수가 설치된 것으로 봄)
	수직손잡이	<ul style="list-style-type: none"> • 2열 또는 4열마다 하나씩 설치 및 지름은 30mm 내외 설치 	<ul style="list-style-type: none"> • 2열 또는 4열마다 수직손잡이를 설치 • 손잡이의 지름은 30mm 이내
	장애인 접근 가능 표시	<ul style="list-style-type: none"> • 휠체어 이용자를 위한 전용공간이 설치된 역사승강구에는 장애인이 이용할 수 있음을 나타내는 그림표지를 부착 	<ul style="list-style-type: none"> • 도시철도 차량 승강구에 체어 승차 가능을 나타내는 그림 표지를 부착
	출입구 통로	<ul style="list-style-type: none"> • 출입구의 통로는 0.8m 이상의 유효폭을 확보 	<ul style="list-style-type: none"> • 휠체어 이용 장애인의 이동 최소 폭인 0.8m 유효폭 확보

자료 : 1) 교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙(시행 2021.8.27.) 별표1

(2) 여객시설별 이동편의시설 조사 범위

- 광주광역시 내 여객 시설별 이동편의시설의 설치 현황조사를 실시
- 이동편의시설 설치 유·무, 설치 시 기준 준수 여부, 관리상태, 이동편의시설 물량 개·소수 등을 조사

[표 3-4] 여객시설별 이동편의시설 조사 범위

구 분	매개시설			내부시설					위생시설		
	보행 접근로	주출 입구	장애인 전용주차구역	통로	경사로	승강기	에스컬레이터	계단	장애인전용화장실		
									대변기	소변기	세면대
여객자동차터미널	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
버스 정류장	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
도시철도역사	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

구 분	안내시설			그 밖의 시설								
	점자블록	유도및 안내 시설	경보및 피난 시설	매표소	판매기	음료대	개찰구	승강장	보안검사장	여객탑승교	대기시설	임산부휴게시설
여객자동차터미널	○	○	○	○	○	○	-	○	-	-	-	○
버스 정류장	○	○	-	-	-	-	-	-	-	-	○	-
도시철도역사	○	○	○	○	○	○	○	○	-	-	-	○

자료 : 교통약자의 이동편의 증진법 시행령(시행 2021.6.23) 별표2

(3) 도로(보도)의 이동편의시설 조사 범위

- 본 계획에서 도로의 이동편의시설은 보도가 설치된 도시계획도로상에 설치된 시설을 기준으로 하며 사업 계획연도가 5년임을 고려하여 주간선도로를 중심으로 14개 노선, 181.0km의 개설도로를 대상으로 조사를 시행하였음
- 도로 부속시설로서 지하보도와 육교 등의 이동편의 시설을 조사양식에 의거 조사하였음

[표 3-5] 도로(보도) 시설의 이동편의시설 조사 범위

구 분	교통약자가 통행할 수 있는 보도	교통약자가 통행할 수 있는 지하보도 및 육교	교통약자가 이용할 수 있는 휴게실 및 지하도 상가	교통약자가 이용할 수 있는 음향신호기
도 로	○	○	○	○
준용도로	○	○	○	○

자료 : 교통약자의 이동편의 증진법 시행령(시행 2021.6.23) 별표2

나. 교통약자 이동편의시설 만족도 조사

- 교통약자 이동편의시설 만족도는 이용자 만족도를 중심으로 조사하여야 하나 코로나19로 인해 대면을 통한 설문조사가 어려웠음. 따라서 국토부의 2021년 교통약자 이동편의 실태조사 연구자료를 토대로 재분석하였음
- 대상시설로는 교통수단별 만족도 조사와 여객시설로는 자동차터미널을 중심으로 현황시설의 문제점과 기준 적정성, 도로 시설은 도로 이용자 편의시설을 중심으로 조사됨

[표 3-6] 교통약자 이동편의시설 만족도 조사개요

조사대상	주요조사항목	대상시설
<ul style="list-style-type: none"> • 비교통약자 • 교통약자 <ul style="list-style-type: none"> ▶ 장애인 ▶ 고령자 ▶ 임산부 	• 교통수단 이용 만족도	<ul style="list-style-type: none"> • 버스 • 도시철도 • 교통약자 전용택시
	• 여객시설 이용 만족도	<ul style="list-style-type: none"> • 여객 자동차터미널 • 도시철도
	• 도로 이용 만족도	<ul style="list-style-type: none"> • 보도 • 지하보도 및 육교 • 기타(보행환경)

다. 이용실태조사 내용

- 교통수단별 이용실태
 - 교통수단별 일반 현황을 포함한 운영방식 등을 조사하도록 되어 있으나, 운영주체 및 요금수준 등은 관련 부서 및 홈페이지 등에서 제시되어 문헌조사로 실시

[표 3-7] 교통약자 교통수단 이용실태 조사내용

조사항목	주요조사 내용	조사대상
<ul style="list-style-type: none"> • 교통수단별 일반 현황 • 차량 소유 및 운영방식 • 요금수준 • 이용자 수 • 교통안전성 	<ul style="list-style-type: none"> • 차량 보유대수 • 차량의 기, 종점 및 노선 계통도 • 운행시간대 • 차량 소유자(민간, 정부) • 운영방식(민영, 공영) • 운행비용 • 요금 • 수송실적 • 이동지원센터 운영 여부 • 교통사고건수 (건수/백만km·대수) 	<ul style="list-style-type: none"> • 버스 • 도시철도차량 • 교통약자 전용택시

○ 여객시설별 교통약자 이용실태

- 여객시설별 일반현황을 포함한 운영방식, 이용자수 등을 조사

[표 3-8] 교통약자 여객시설 이용실태 조사내용

조사항목	주요조사 내용	조사대상
<ul style="list-style-type: none"> • 여객시설별 일반 현황 • 시설소유 및 운영 방식 • 이용자 수 	<ul style="list-style-type: none"> • 위치 및 규모, 이용자 수 • 운영 시간대 • 시설 소유자(민간, 정부) • 운영 방식(민영, 공영) • 운영 실적(비교통약자, 교통약자 구분) • 1일 이용자 수 	<ul style="list-style-type: none"> • 여객 자동차터미널 • 도시철도역사

라. 교통약자 통행목적별 조사(Tracing Survey)

- 교통약자의 이동 동선을 따라 이동편의시설의 불편한 점을 찾아내기 위하여 교통약자의 출발지에서 도착지까지 통행목적별로 이동불편 조사

[표 3-9] 교통약자 이동불편 조사내용

구 분	출발지	도착지	경유 시설/수단	조사내용
통근	거주지	직장	도보/버스/도시철도	<ul style="list-style-type: none"> • 거주지 및 직장 주변상황 및 버스정류장까지 보도여건, 횡단여건 조사, 교통수단 이용여건 등
	직장	거주지	도보/버스/도시철도	
여가	거주지 인근	공원	도보/버스	<ul style="list-style-type: none"> • 거주지 및 직장 주변 상황 및 버스정류장까지 보도여건, 횡단여건 조사, 교통수단 이용여건 등 • 여가통행 동선 상 문제점 검토 등

마. 교통약자 거주실태 및 이동실태 조사

(1) 교통약자 거주 실태 조사

- 동별 장애인 등록 분포현황자료 조사
- 조사결과 DB 관리 및 주요 거점지역 마련 자료 활용

(2) 보행환경 실태조사

- 보행환경 실태조사는 교통수단, 여객시설, 도로로 구분
- 보행환경 실태조사 대상구간 유형별 조사항목은 교통약자 입장에서 편리성, 쾌적성, 안전성, 접근성을 고려 문제점을 조사

- 조사양식은 「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙, 시행 2021.8.27, 별표1」에서 제시한 「이동편의시설의 구조·재질 등에 관한 세부기준」과 「교통약자 이동편의시설 설치·관리 매뉴얼(2016.12), 국토교통부」의 각종 서식에 의거하였음

3.1.3 실태조사 종합

가. 교통수단 설치율 종합

(1) 시내버스 편의시설 설치율

- 광주광역시 버스 전체의 규정에 맞는 기준적합의 평균 설치율은 94.9%로 나타났다으며, 평균 미설치율은 0.7%로 조사되었음

[표 3-10] 시내버스 편의시설 항목별 설치율(단위 : %)

항 목	주요 법적기준	설치율			
		설치기준		미설치	
		적합	미적합		
자동안내 방송시설	방송음성	명확한 음량 및 음색	100.0	-	-
	방송언어	국어와 영어방송	100.0	-	-
전자문자 안내판	설치위치	전면 윗부분 또는 중간문 부근	100.0	-	-
	문자형태	두터운 글씨, 구별하기 쉬운 색상	100.0	-	-
	문자언어	한글과 영문	100.0	-	-
목적지 표시	설치위치	외부 정면, 후면 및 측면	100.0	-	-
	소재	강한 햇빛과 야간에도 식별 가능	99.7	0.3	-
휠체어 승강설비	바닥높이	바닥면적의 35이상, 승강구 첫 번째 발판과 동일	100.0	-	-
	승강설비	경사판 설치	100.0	-	-
	승강구 유효폭	0.8m 이상	100.0	-	-
승강구	바닥면	미끄럽지 않은 재질	77.9	22.1	-
	계단	색상과 명도차이로 계단을 쉽게 구분	72.1	27.9	-
교통 약자용 좌석	위치	승강구 부근	93.6	-	6.4
	비율	전체좌석 1/3이상	80.5	13.1	6.4
	안내표시	교통약자용 좌석 안내판 부착	93.6	-	6.4
	정차스위치	앞은 상태에서 사용가능한 위치 설치	100.0	-	-
	전용공간	1.3mX0.75m이상 확보	100.0	-	-
	고정설비	지지대등 휠체어 고정설비	100.0	-	-
수직 손잡이	설치위치	좌석기준 2열 또는 3열에 하나씩 설치	72.8	23.4	3.8
	설치규격	손잡이 지름 30mm	96.2	-	3.8
	승강구	승강용 수직 손잡이 설치	100.0	-	-
장애인접근 가능표시	안내표시	휠체어 전용공간이 설치된 버스의 승강구에 장애인 이용가능 그림표지 부착	100.0	-	-
평 균			94.9	4.4	0.7

자료 : 2021년 교통약자이동편의시설 실태조사(부록), 국토교통부(2022.06)

(2) 도시철도 차량 편의시설 설치율

- 광주광역시 도시철도 차량에 대한 평균 설치율은 92.9%로 나타났으며, 평균 미설치율은 7.1%로 조사되었음

[표 3-11] 도시철도 편의시설 항목별 설치율(단위 : %)

항 목	주요 법적기준	설치율			
		설치기준		미설치	
		적합	미적합		
자동안내 방송시설	방송음성	명확한 음량 및 음색	100.0	-	-
	방송언어	국어와 영어방송	100.0	-	-
전자문자 안내판	설치위치	전면 윗부분 또는 중간문 부근	100.0	-	-
	문자형태	두터운 글씨, 구별하기 쉬운 색상	100.0	-	-
	문자언어	한글과 영문	100.0	-	-
목적지 표시	설치위치	외부에서 알아보기 쉬운 위치	50.0	-	50.0
	소재	강한 햇빛과 야간에도 식별 가능	50.0	-	50.0
교통 약자용 좌석	설치비율	1개 차량당 12개 이상 50개 미만시 좌석수의 20 휠체어공간 1개 소당 좌석 3개로 간주	100.0	-	-
	설치위치	승강구 부근	100.0	-	-
	안내판	전용좌석 옆 부착	100.0	-	-
	전용공간	1.2mX0.7m 이상	100.0	-	-
수직 손잡이	설치위치	좌석기준 2열 또는 4열에 하나씩 설치	100.0	-	-
	설치규격	손잡이 지름 30mm	100.0	-	-
장애인접근 가능표시	설치위치	휠체어 공간이 설치된 차량의 출입문	100.0	-	-
출입구통로	유효폭	0.8m 이상	100.0	-	-
평 균			92.9	-	7.1

자료 : 2021년 교통약자이동편의시설 실태조사(부록), 국토교통부(2022.06)

(3) 교통약자 전용차량 편의시설 설치율

- 차량 편의시설에 대한 설치율 기준이 「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙, 시행 2021.8.27., 별표1」에서 제시한 「이동편의시설의 구조·재질 등에 관한 세부기준, (제2조제1항 관련)」과 「교통약자 이동편의시설 설치·관리 매뉴얼(2016.12), 국토교통부」에 따로 명시되어 있지 않아 기준 적합율을 명시할 수 없음
- 그러나 현재 광주광역시 교통약자 전용차량은 총 116대가 운영 중이며, 교통약자 전용차량으로 설계되어 운행중인 이동편의시설은 100.0% 휠체어리프트가 설치되어 운영 중인 것으로 조사됨

나. 교통 여객시설 설치율 종합

(1) 광주 종합버스터미널 항목별 설치율

- 광주 종합버스터미널의 경우 이동편의시설의 기준 적합율은 73.9%로 나타났으며, 이 중 시각장애인 유도시설인 점자블록 및 위생시설의 소변기의 시설확충이 필요한 것으로 나타났음

[표 3-12] 광주 종합버스터미널 이동편의시설 항목별 설치율(단위 : %)

항목	주요 세부항목	주요 법적기준	설치율			
			설치기준		미설치	합 계
			적합	미적합		
	계	19개 항목	-	-	-	-
매개 시설	보행 접근로	• 유효폭 2m 이상 • 경사로, 턱낮춤 설치	95.8	4.2	-	100.0
	장애인지원 주차구역	• 폭 3.3m 이상, 길이 5.0m 이상 • 환승주차장의 장애인 주차면 3%이상 확보	78.6	21.4	-	100.0
	주출입구	• 유효폭 0.9m 이상	81.3	18.7	-	100.0
내부 시설	통로	• 유효폭 2.0m이상, 단차 2m이하	44.4	55.6	-	100.0
	경사로	• 유효폭 2.0m 이상, 기울기 1/12 이하	61.1	38.9	-	100.0
	엘리베이터	• 폭 1.1m 이상, 길이 1.4m 이상 • 출입문 유효폭 0.8m 이상	77.5	22.5	-	100.0
	에스컬레이터	• 수평이동 손잡이를 1.2m 이상 설치 • 유효폭 0.8m이상	78.6	21.4	-	100.0
	계단	• 유효폭은 2.0m 이상 • 철타면 0.18m이하, 디딤판 0.28m 이상	69.7	30.3	-	100.0
	장애인전용 화장실	• 남성용·여성용 각 1개소 설치 • 접근용이 지점에 설치	83.3	16.7	-	100.0
위생 시설	대변기	• 1.4m X 1.4m 이상의 활동 공간 확보 • 수평손잡이 설치	85.2	14.8	-	100.0
	소변기	• 수평·수직손잡이 설치	33.3	66.7	-	100.0
	세면대	• 높이 0.65m~0.85m 이하 설치 • 수평손잡이 설치	66.7	33.3	-	100.0
	안내 시설	점자블록	• 점형·선형블록 설치 유무	33.3	66.7	-
안내 시설	유도 및 안내시설	• 점자를 병기한 안내판 설치 • 유도신호장치 설치	100.0	-	-	100.0
	피난시설	• 청각 및 시각 경보장치 설치	50.0	50.0	-	100.0
	기타 시설	매표소	• 매표소 높이 0.7 ~ 0.9m 이하 설치	75.0	25.0	-
휴게 시설	발매기, 음료대	• 발매기 높이 0.4 ~ 1.2m 이하 설치 • 음료대 높이 0.7 ~ 0.8m 이하 설치	66.7	33.3	-	100.0
	승강장	• 안전펜스 및 점자블록 설치	100.0	-	-	100.0
	임산부 휴게시설	• 1.4m X 1.4m 이상의 활동공간 확보 • 수유실 별도 설치	100.0	-	-	100.0
	평균		73.9	26.1	-	100.0

자료 : 2021년 교통약자이동편의시설 실태조사(부록), 국토교통부(2022.06)

(2) 도시철도역사 항목별 설치율

- 도시철도 역사의 경우 이동편의시설의 기준 적합율이 높은 것으로 나타남
- 수직이동시설 중 에스컬레이터의 기준 적합율은 89.5%로 나타났으며, 이는 양동 시장역에 대합실과 지상을 연결하는 에스컬레이터 시설이 설치되어 있지 않아 시설의 확충이 필요한 것으로 나타났음

[표 3-13] 도시철도역사 이동편의시설 항목별 설치율(단위 : %)

항목	주요 세부항목	주요 법적기준	설치율			
			설치기준		미설치	합 계
			적합	미적합		
계		17개 항목	-	-	-	-
수평이동 시설	보행 접근로	• 유효폭 1.5m 이상 • 경사로, 턱낮춤 설치	100.0	-	-	100.0
	주출입구	• 유효폭 0.9m 이상, 높이 2.1m 이상	100.0	-	-	100.0
	장애인전용 주차구역	• 폭 3.3m 이상, 길이 5.0m 이상 • 안내 표지판 설치 여부 • 환승주차장의 장애인 주차면 3%이상 확보	33.3	-	66.7	100.0
	통로	• 유효폭 2.0m이상, 높이차 없는 바닥면	100.0	-	-	100.0
	경사로	• 유효폭 2.0m 이상, 기울기 1/12 이하	100.0	-	-	100.0
수직이동 시설	승강기	• 폭 1.1m 이상, 길이 1.4m 이상 • 출입문 유효폭 0.8m 이상	100.0	-	-	100.0
	에스컬레이터	• 수평이동 손잡이를 1.2m 이상 설치 • 유효폭 0.8m이상	89.5	-	10.5	100.0
	계단	• 유효폭은 2.0m 이상 • 수직벽 높이 0.18m이상, 디딤판 0.28m 이상	100.0	-	-	100.0
	장애인전용 화장실	• 남성용·여성용 각 1개소 설치 • 접근용이 지점에 설치	100.0	-	-	100.0
위생 시설	대변기	• 바닥면적 1.4m X 1.4m • 수평손잡이 설치	100.0	-	-	100.0
	소변기	• 수평·수직손잡이 설치	100.0	-	-	100.0
	세면대	• 높이 0.65m~0.85m 이하 설치 • 수평손잡이 설치	80.0	-	20.0	100.0
	안 내 시설	점자블록	• 점형·선형블록 설치 유무	100.0	-	-
기 타 시설	유도 및 안내시설	• 일반 안내도가 설치되어 있는 경우 • 점자안내판 설치	100.0	-	-	100.0
	매표소, 판매기, 음료대	• 높이 0.7 ~ 0.9m 이하 설치	100.0	-	-	100.0
	개찰구	• 유효폭 0.8m 이상 설치	100.0	-	-	100.0
	승강장	• 안전휀스 및 점형 블록 설치	100.0	-	-	100.0
평 균			94.3	-	5.7	100.0

자료 : 2021년 교통약자이동편의시설 실태조사(부록), 국토교통부(2022.06)

(3) 광주광역시 버스 정류장 항목별 설치율

- 현재 광주광역시의 버스정류장(본사 현장조사 347개소)은 교통약자가 이용하기에 일부 부족한 것으로 조사되었으며, 특히 종방향 유도블럭이나 점자블록의 설치가 다소 부족한 것으로 조사됨

[표 3-14] 버스 정류장 이동편의시설 항목별 설치율(단위 : %)

항 목	설치율			
	설치기준		미설치	합 계
	적합	미적합		
정류장 시설현황(유개정류장,무개정류장,그외)	85.6	14.4	-	100.0
정류장내 휠체어 진입가능 여부	86.2	-	13.8	100.0
정류장 턱 높이 조사	15.9	84.1	-	100.0
LED BIT 시설 설치여부	79.5	-	20.5	100.0
점자안내표지판 설치여부	75.2	-	24.8	100.0
점자블록 설치여부	30.3	-	69.7	100.0
종방향 유도블럭 설치여부	24.2	-	75.8	100.0
음성안내 시행여부	59.7	-	40.3	100.0
평 균	65.0	4.4	30.6	100.0

주 : 기준적합은 교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙 [별표1](이동편의시설의 구조·재질에 관한 세부기준)의 기준에 맞게 설치된 경우이며, 기준 미 적합은 법적 기준에 맞지 않게 설치되어 있거나, 유지 및 관리상태가 불량한 경우임

다. 보행시설(도로) 설치율

- 보행시설의 설치는 주간선도로를 중심으로 본사 현장조사 163.9km를 실시하여 검토하였음
- 전체 보도구간은 163.9km로 말뚝 3,867개가 설치되어 있으며, 볼라드 설치 기준의 적합 설치율은 81.1%로 분석되었음
- 현재 보행로에는 부분적으로 교통약자 이동편의시설이 설치되어 있지만, 각 항목별 규정에 부적합하게 설치된 경우가 있음

- 시내의 966개소의 횡단보도에 대해 조사한 결과 음향신호기가 369개소, 잔여 시간 표시기 1,070개소가 설치되어 운영 중임
- 횡단보도 전면에 시각장애인을 위한 점형 및 선형블록이 약 43.6%는 적합하게 설치되어 있으나, 보도가 닳아 넓거나 단절되고 파손된 점자블록도 상당한 것으로 조사되었음

[표 3-15] 보도 및 횡단보도 이동편의시설 항목별 설치

항목	주요 법적기준	단위	설치 개소수				설치율(%)			
			설치기준		미 설치	합계	설치기준		미 설치	합계
			적합	미적합			적합	미적합		
보도의 포장 상태	보도포장 및 보도 미설치구간	km	162.7	-	1.2	163.9	99.3	-	0.7	100.0
	유효폭 2.0m이상	km	144.3	19.6	-	163.9	88.0	12.0	-	100.0
점자블록	진행방향 점자블록	km	16.4	-	147.5	163.9	10.0	-	90.0	100.0
	횡단보도 점자블록	개소	351	236	457	1,044	33.6	22.6	43.8	100.0
음성안내	음향신호기 설치	개	369	-	1,719	2,088	17.7	-	82.3	100.0
잔여시간	잔여시간 표시기	개	1,070	-	1,018	2,088	51.2	-	48.8	100.0
말뚝	높이 0.8~1.0m 지름 10~20cm	개	3,867	605	299	4,771	81.1	12.7	6.3	100.0
횡단보도	지선 횡단보도 설치	개소	644	-	322	966	66.7	-	33.3	100.0
평 균							55.9	5.9	38.1	100.0

주 : 기준적합은 교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙 [별표1](이동편의시설의 구조·재질에 관한 세부기준)의 기준에 맞게 설치된 경우이며, 기준 미 적합은 법적 기준에 맞지 않게 설치되어 있거나, 유지 및 관리상태가 불량한 경우임

- 조사된 육교 및 지하보도의 경우 전반적인 교통약자 관련 시설이 부족한 것으로 나타났으며, 시각장애인을 위한 점형블록이나 승강기 및 경사로 등의 설치율이 저조한 것으로 조사되었음

[표 3-16] 육교 및 지하보도 이동편의시설 항목별 설치율(단위 : 개소)

구 분	주요 법적기준	설치 개소수				설치율(%)			
		설치기준		미설치	합계	설치기준		미설치	합계
		적합	미적합			적합	미적합		
육교 및 지하 보도	경사로 설치여부	4	-	20	24	16.7	-	83.3	100.0
	승강기 설치여부	3	-	21	24	12.5	-	87.5	100.0
	수평손잡이 설치여부	24	-	-	24	100.0	-	-	100.0
	점형블록 설치여부	1	-	23	24	4.2	-	95.8	100.0
평 균						33.3	-	66.7	100.0

주 : 기준적합은 교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙 별표1(이동편의시설의 구조·재질에 관한 세부기준)의 기준에 맞게 설치된 경우이며, 기준 미 적합은 법적 기준에 맞지 않게 설치되어 있거나, 유지 및 관리상태가 불량한 경우임

3.1.4 교통수단별 이동편의시설

가. 시내버스

(1) 시내버스 형태별

- 2022년 말 기준 광주광역시의 시내버스는 총 운행대수는 999대이며, 이 중 일반형이 669대, 저상버스가 330대인 것으로 조사되었음

[표 3-17] 광주광역시 시내버스 운영대수 현황

구 분	일반형	저상형	합 계	비 고
보유대수(대)	669	330	999	운행차량기준
구 성 율(%)	67.0	33.0	100.0	

자료 : 광주광역시 대중교통과 내부자료

(2) 안내시설

- 자동 안내방송 시설
 - 광주광역시 시내버스 총 운행차량 999대 중 도착 정류장 및 행선지 등을 안내하는 한글 및 외국어 음성안내시설은 모든 버스에 설치되어 운행 중인 것으로 조사되었음

[표 3-18] 시내버스 음성안내시설 설치 현황

구 분		보유대수(대)	설치대수(대)	미설치대수(대)	설치율(%)	비 고
한글 음성안내	일반버스	669	669	-	100.0	-
	저상버스	330	330	-	100.0	
	계	999	999	-	100.0	
외국어 음성안내	일반버스	669	669	-	100.0	-
	저상버스	330	330	-	100.0	
	계	999	999	-	100.0	

자료 : 광주광역시 대중교통과 내부자료

○ 전자문자 안내판

- 행선지가 표시되어 있는 전자문자 안내판(LED)은 광역 BIT사업 추진에 따라 100.0% 설치 완료된 것으로 조사되었음
- 또한 행선지 표지판은 한글 및 외국어 행선지 표시가 모두 설치되어 있음

[표 3-19] 시내버스 전자문자 안내판 설치 현황

구 분		보유대수 (대)	전자문자 안내 표지판		설치율 (%)
			설치대수(대)	미설치대수(대)	
한 글 행선지 표 시	일반버스	669	669	-	100.0
	저상버스	330	330	-	100.0
	계	999	999	-	100.0
외국어 행선지 표 시	일반버스	669	669	-	100.0
	저상버스	330	330	-	100.0
	계	999	999	-	100.0

자료 : 광주광역시 대중교통과 내부자료

○ 시설기준

- 전자문자 안내판은 버스 탑승객이 어느 위치에서든 도착 정류장의 이름과 행선지 등을 명확하게 읽을 수 있도록 버스안의 전면 윗부분 또는 중간문 부근에 설치하여야 함
- 문자와 기호는 멀리서도 식별이 가능하도록 두터운 글씨체와 바탕색과 명확하게 구별되는 색상을 사용하여야 하며, 바탕색과 문자의 대비정도는 버스 차량내의 내부 조도를 고려하여야 함

제4차 광주광역시 교통약자 이동편의 증진계획

- 교통수단 이용자 범주가 외국인을 포함하므로 외국인을 위해 영어로도 전자문자 안내가 되어야 함



[그림 3-1] 시내버스 전자문자안내판

○ 차량 전·후면 야간 인식 가능한 행선지 표시

- 차량의 전면, 측면 및 후면에 행선지 정보 제공은 야간시의 용이한 식별을 위해 간판식 보다는 가능한 한 LED식 표시장치를 설치하도록 하며, LED식 행선지 표시는 직사광선 하나에도 확실히 확인 가능하도록 하여야 함
- 차량 전·후면 행선지 표시판이 야간에도 시인 가능하도록 100% 설치되어 있음



[그림 3-2] 행선지 표시위치

○ 장애인 접근가능 표시

- 휠체어 이용자를 위한 전용공간이 설치된 버스의 승강구에는 장애인이 이용할 수 있음을 나타내는 그림 표지를 부착하여야 함
- 조사결과 광주광역시 내 저상버스 330대(現 운영대수 기준) 모두 장애인 접근가능 표시가 설치되어있는 것으로 조사되었으며, 향후 확보되는 저상버스에도 100% 장애인 접근가능 표시를 설치할 계획임



[그림 3-3] 시내버스 장애인 접근가능 표시

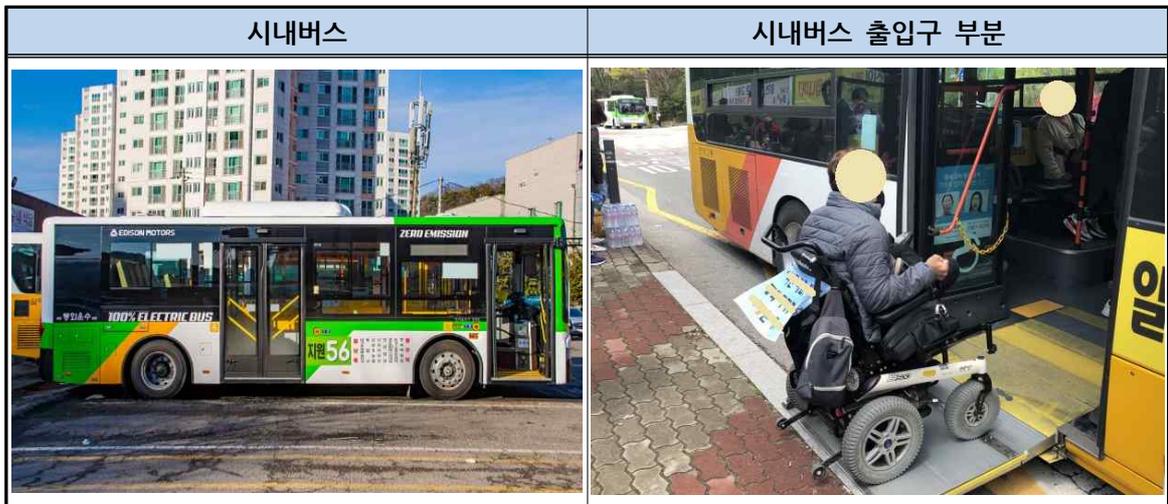
(3) 내부시설

○ 출입구 폭원

- 교통약자가 이용하는 시설 출입구 통로폭(시내버스 출입문)은 최소 80cm 이상이어야 하며 조사결과 모든 버스가 적절한 것으로 조사되었음

[표 3-20] 시내버스 출입구 폭 현황

구 분		등록대수 (대)	80cm 이상 폭원(대)	80cm이하 폭원(대)	적정설치율 (%)	비 고
출입구 폭 원	일반버스	669	669	-	100.0	-
	좌석버스	330	330	-	100.0	
	계	999	999	-	100.0	



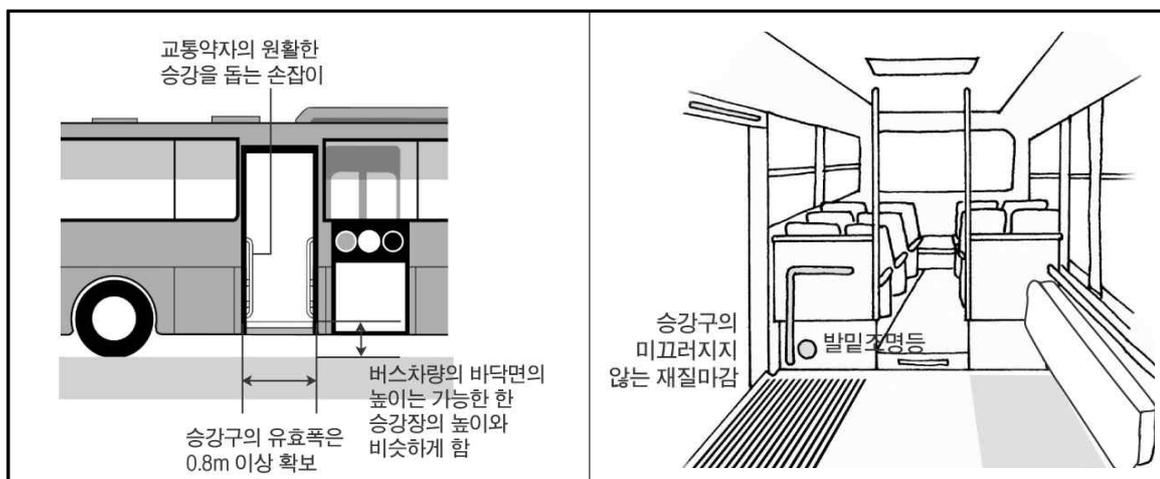
[그림 3-4] 시내버스 출입구 폭원 조사 사례

○ 휠체어 승강설비

- 교통약자의 이동편의를 위해서는 저상버스 보급이 우선 되어야 하나, 차량 내구연한이 적은 기존의 시내버스 차량의 경우 교통약자의 승·하차를 위해 승강구 첫 번째 계단 높이를 가능한 한 낮추도록 해야 하며 휠체어 리프트나 경사판과 같은 승강설비를 갖출 수 있음
- 휠체어 승강설비를 갖춘 버스는 하나 이상의 승강구를 휠체어 이용자의 주출입구로 정하고 당해 승강구의 유효폭을 0.8m 이상 확보하여야 함

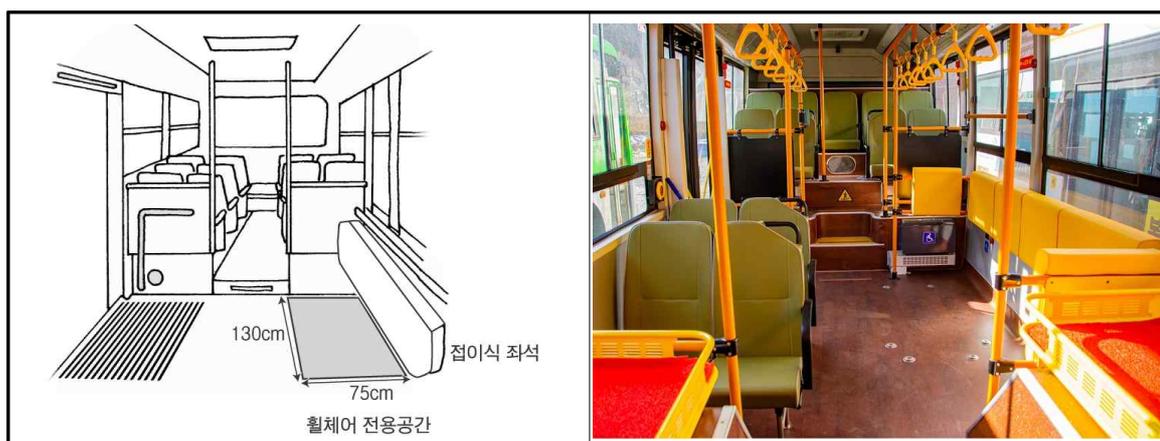
[표 3-21] 휠체어 승강설비 시설 기준

구 분	시 설 기 준
설치 폭원	휠체어 이용자의 탑승이 가능한 승강설비를 갖춘 버스의 경우 휠체어 이용자의 이동에 불편함을 주지 않도록 승강구의 폭원을 확보하여야 한다. 일반적으로 휠체어 이용자가 통과할 수 있는 최소 유효폭은 0.8m 이므로, 출입문이 열렸을 때 승강구의 유효폭이 0.8m 이상은 확보되어야 한다.
바닥면 재질	승강구의 바닥면은 탑승 시 미끄러지지 않는 재질(타라매트 등)을 사용하여야 하며 특히 우천(雨天) 시를 고려하여 적절한 마찰력을 유지토록 해야 한다.
승강구 색상	승강구의 계단코는 계단의 바탕색과 그 색상과 명도치를 달리하여 시력에 문제가 있는 교통약자가 버스를 승·하차 할 때 계단임을 알 수 있도록 하여야 한다.



[그림 3-5] 휠체어 승강설비 시설 기준

- 휠체어 이용자를 위한 전용공간이 확보된 버스차량의 경우 유모차나 일반인을 위하여 휠체어 이용자를 위한 전용공간에 접이식 좌석을 설치 할 수 있음
- 휠체어 이용자가 승차할 수 있는 버스차량은 운행 중에 휠체어 이용자가 안전하고 편리하게 목적지까지 이동할 수 있도록 휠체어 이용자 전용공간을 마련하고, 고정설비를 갖추어야 함



[그림 3-6] 휠체어 전용공간

- 휠체어 승강시설 및 휠체어 전용공간
- 광주광역시 2022년 기준 저상버스 330대(33.0%)가 운영 중이며 저상버스에는 휠체어 승강 가능시설 및 휠체어 전용공간이 확보되어 있음
- 다만, 저상버스 이외의 일반버스는 휠체어 승강시설이 미설치되어 있음

[표 3-22] 휠체어 승강시설 및 전용공간 설치대수

구 분	일반버스	좌석버스	저상버스	계	비 고
총 보유대수(대)	669	-	330	999	저상버스에 설치됨
승강시설 설치 차량(대)	-	-	330	330	
내부전용공간 설치 차량(대)	-	-	330	330	

○ 교통약자 좌석 및 안내표지

- 교통약자용 좌석은 승강구 부근의 앉기 편리한 위치에 지정하되, 전체 좌석의 1/3 이상의 좌석을 교통약자용으로 지정하여야 하며, 교통약자를 위한 좌석임을 나타내는 안내판을 부착하거나 시인성이 높은 좌석 커버를 씌어야함
- 정차신호를 알리는 작동스위치는 교통약자가 좌석에 앉은 상태에서 이용 가능하도록 설치하여야 함
- 조사대상 시내버스 999대 모두 전체좌석의 1/3 이상(12좌석 이상) 교통약자 배려석을 설치하였으며, 관련 안내문구가 부착되어 있음

(4) 내부 안전시설 설치 여부

- 시내버스 내부 안전시설 중 수직 손잡이는 입석(立席) 승객 및 교통약자의 차량 내 보조수단으로 좌석을 기준으로 2~3열마다 1개씩 설치
- 또한, 그 직경은 3cm 미만으로 어린이 및 기타 교통약자가 안전하게 체중을 유지할 수 있도록 적정 직경 규격 유지가 필요
- 조사 결과, 수직손잡이가 설치된 버스는 전체 시내버스 999대에 모두 설치되어 있으며, 저상버스의 경우도 수직손잡이가 모두 설치된 것으로 조사되었음

[표 3-23] 시내버스 내부 수직손잡이 시설

구 분	보유대수(대)	수직손잡이 설치대수(대)	수직손잡이 미설치대수(대)	적정규격대수(φ=3cm미만)	설치율(%)	비고	
수직 손잡이	일반버스	669	669	-	669	100.0	-
	저상버스	330	330	-	330	100.0	-
	계	999	999	-	999	100.0	-

나. 도시철도(지하철)

(1) 도시철도 전동차 형태별

- 광주광역시의 도시철도는 1호선이 현재 운행 중에 있음
- 도시철도 1호선의 전동차는 중량 전동차(MRT-Medium Rail Transit)의 형태로 단일종이며, 1편당 전동차 4량이 편성되어 1호선의 경우 모두 23편이 운행되고 있는 것으로 조사되었음

[표 3-24] 광주광역시 도시철도 전동차 현황

구 분	편성(편)	차량(량)	좌석수(좌석/편)	비 고
1호선	23	92	474	-

자료 : 광주광역시 도시철도공사

(2) 안내시설

- 자동 안내방송 시설
 - 광주광역시 도시철도 전동차의 경우 1호선 23편이 운행 중에 있으며, 전동차 23편에는 도착 정류장 및 행선지 등 안내방송 시설이 설치되어 있는 것으로 조사되었음
 - 또한, 한글 음성안내 및 외국어 음성안내도 시행하고 있는 것으로 조사되었음
- 전자문자 안내판
 - 행선지가 표시되어 있는 전자문자 안내판은 전동차 외부 측면에 LED로 표시되어 있으며 전동차 내부의 경우 모니터에 문자 형태로 표시되어 있는 것으로 조사되었음
 - 또한 전자문자 안내판의 경우 한글과 외국어 3개(영문, 중국어, 일본어)로 표기되어 있는 것으로 조사되었음
- 기타 행선지 표지판
 - 전동차 외부의 경우 행선지 표지판이 LED로 설치되어 있으며, 내부의 경우 노선 안내 표지판이 각각 4개씩 설치되어 있음

[표 3-25] 도시철도(전동차) 자동 안내방송 시설 설치 여부

구분	안내방송시설		전자문자 안내판 (LED)	행선지 표시 (노선안내 표시기)	비고
	한글음성	외국어음성			
도시철도	23편	23편	23편	23편	-

자료 : 광주광역시 도시철도공사



[그림 3-7] 전동차 안내시설 설치 현황

(3) 내부시설

○ 휠체어 승강설비

- 전동차의 경우, 승강장과 전동차가 같은 높이로 설비되어 도시철도 탑승을 위한 별도의 휠체어 승강설비는 필요하지 않은 것으로 조사되었음

○ 휠체어 전용공간 및 교통약자용 좌석

- 도시철도 1호선의 전동차 1편당 휠체어 전용공간은 4개소가 설치되어 있으며, 교통약자용 좌석은 48좌석(임산부석 8좌석 포함)이 설치되어 각 좌석마다 교통약자 좌석 안내표시가 설치되어 있는 것으로 조사되었음

[표 3-26] 도시철도(전동차) 내부 시설 설치 여부

구분	휠체어 전용공간	교통약자용 좌석수	임산부용 좌석수	비고
도시철도 1호선	23편 (4개소 / 92개소)	23편 (40좌석/920좌석)	23편성 (8좌석/184좌석)	편당 평균

자료 : 광주시도시철도공사 내부자료



[그림 3-8] 도시철도 내부 교통약자시설 설치 현황

(4) 내부 안전시설 설치 여부

- 조사결과 도시철도(전동차) 내부의 교통약자를 위한 안전시설인 수직봉대는 각 차량 당 약 30개 및 손잡이는 약 40개가 설치되어 있는 것으로 조사되었음
- 전동차 진출입을 위한 장애인 접근가능표시(전용탑승구역)는 장애인 이용승강장에 표시가 되어 있음
- 광주광역시 도시철도의 경우, 전동차 내부의 통로가 개방되어 휠체어가 통과할 수 있도록 설비되어 있음



[그림 3-9] 도시철도 기타 안전시설 시설 현황

다. 교통약자 전용차량(STS : Special Transport Service)

(1) 교통약자 전용차량(STS) 개요

- 교통약자에게 시내버스이외의 교통수단을 제공하여 교통약자의 이동권을 확보하고 사회참여 확대를 위한 제도로 「교통약자의 이동편의 증진법, 2020.10.20 일부개정」 제2조(정의)에는 다음과 같이 규정함

“특별교통수단”이라 함은 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동을 지원하기 위하여 휠체어 탑승시설 등을 장착한 차량을 말한다.

- 따라서 교통약자 전용차량(특별교통수단)이라 함은 이동에 제약을 받는 자를 대상으로 이동보조 장치 등을 탑재 가능하게 하여 별도로 운영하는 교통수단을 말함
- 교통약자 전용차량은 교통약자 중 휠체어 이용 장애인과 시각장애인을 중심으로 운행되는 수단으로 운행노선임

(2) 광주광역시 교통약자 전용차량 보유 현황

- 광주광역시의 경우 국토교통부에서 규정하는 교통약자를 위한 전용차량인 새빛콜은 현재 116대(2022년 11월 기준)가 운영 중임
- 교통약자 전용차량의 경우 차량의 종류는 승합차(스타렉스, 카니발)로 운행 중이며, 승차인원은 휠체어장애인을 포함한 총 5명이 승차가 가능한 것으로 조사되었음



[그림 3-10] 광주시 교통약자 전용차량(새빛콜)

○ 전용임차택시

- 교통약자 전용 임차택시는 휠체어에 탑승하지 않은 장애인의 이동을 지원하는 교통수단으로 휠체어리프트는 미장착되어 있으며 2022년 현재 90대가 운영 중임



[그림 3-11] 광주시 임차택시 운영

○ 바우처택시

- 2019년 장애등급제의 단계적 폐지가 시행된 이후 비휠체어 장애인의 이동지원 수요가 증가함에 따라 도입하였으며 2022년 현재 100대가 운영 중임

3.1.5 여객시설별 이동편의시설

가. 버스정류장 시설현황

- 본 과업수행시 2021년6월~9월 버스정류장 347개소를 조사하였음

[표 3-27] 버스 정류장 현황(단위 : 개소)

구 분	남문로	대남대로	필문대로	동문대로	무진대로	북문대로	상무대로
2021년 기준	28	21	21	26	16	27	52
	서문대로	서암대로	운천로	임방울대로	죽봉대로	하남대로	회재로
	20	18	16	36	9	33	24

자료 : 현장 조사자료(2021.06~09월)

제4차 광주광역시 교통약자 이동편의 증진계획

- 버스정류장 시설현황 조사결과 광주권의 50개소는 비가림이 불가능한 무개정류장 인 것으로 조사되었으며, 유개정류장 297개소는 85.6%인 것으로 조사되었음

[표 3-28] 시내버스 정류장 교통약자 이동편의시설(단위 : 개소)

구 분	합 계	유개 정류장	무개 정류장	비 고
총 정류장수	347	297	50	-
구성율(%)	100.0	85.6	14.4	-



[그림 3-12] 버스정류장 시설현황

나. 버스정류장 현장조사

- 본 과업에서는 버스정류장의 장애인 이용 접근 가능 정도와 편의시설 설치 정도를 알아보기 위해 광주광역시 내 버스정류장 총 347개소에 대한 조사를 통해 버스정류장의 운행실태를 조사하였음

[표 3-29] 버스정류장 조사규모

구 간	총 버스 정류장수 (개소)	조사 정류장수 (개소)	조사비율 (%)	조사내용
광주광역시 전역	2,368	347	14.7	<ul style="list-style-type: none"> • 버스 정류장(유개)시설 여부 • 정류장내 휠체어진입여부 • 정류장 경계석 턱 높이 • LED BIT시설 설치 여부 • 점자블록 설치여부 등

다. 조사결과

○ 주요 간선도로 14개 노선의 시내버스 정류장 현황 조사결과는 다음과 같음

[표 3-30] 시내버스 정류장 시설 현황(단위 : 개소)

구분	총 조사 정류장	버스정류장내 휠체어진입가능		정류장턱 높이조사				LED BIT시설 설치여부		점자안내 표지판 설치여부	
		가능	불가	0~15	16~25	26~35	35~45	설치	미설치	설치	미설치
남문로	28	8	20	4	24	0	0	18	10	15	13
대남대로	21	19	2	5	14	2	0	19	2	14	7
필문대로	21	16	5	5	16	0	0	17	4	18	3
동문대로	26	16	10	5	18	3	0	16	10	19	7
무진대로	16	16	0	3	6	6	1	14	2	15	1
북문대로	27	27	0	4	19	4	0	23	4	18	9
상무대로	52	50	2	1	49	2	0	36	16	31	21
서문대로	20	18	2	5	13	2	0	19	1	12	8
서암대로	18	16	2	10	8	0	0	17	1	17	1
운천로	16	14	2	3	6	7	0	12	4	12	4
임방울대로	36	36	0	0	35	1	0	31	5	30	6
죽봉대로	9	9	0	4	5	0	0	9	0	9	0
하남대로	33	31	2	3	7	21	2	28	5	33	0
회재로	24	23	1	3	0	17	4	17	7	20	4
합계	347	299	48	55	220	65	7	276	71	263	84

구분	총 조사 정류장	점자블록 설치여부		종방향유도블럭 설치여부		음성안내 시행여부	
		설치	미설치	설치	미설치	설치	미설치
남문로	28	9	19	7	21	8	20
대남대로	21	8	13	5	16	14	7
필문대로	21	6	15	4	17	10	11
동문대로	26	8	18	8	18	15	11
무진대로	16	9	7	10	6	13	3
북문대로	27	6	21	5	22	16	11
상무대로	52	14	38	9	43	20	32
서문대로	20	7	13	2	18	15	5
서암대로	18	4	14	3	15	6	12
운천로	16	6	10	5	11	12	4
임방울대로	36	18	18	16	20	28	8
죽봉대로	9	3	6	3	6	5	4
하남대로	33	6	27	6	27	28	5
회재로	24	1	23	1	23	17	7
합계	347	105	242	84	263	207	140

자료 : 현장 조사자료(2021.06~09월)

제4차 광주광역시 교통약자 이동편의 증진계획

○ 시내버스 정류장 턱 높이

- 실질적인 저상버스 운영을 위한 턱(경계석)의 높이는 16~20cm 이하로 설치되어야 휠체어 이용자의 탑승이 원활히 이루어질 수 있어, 금번 조사시 적정기준을 16~20cm로 설정하였음
- 조사결과 정류장 턱 높이가 부적정한 정류장은 총 127개소로 전체 정류장의 36.6%를 차지하고 있는 것으로 조사되었음

[표 3-31] 정류장 턱 높이 조사 현황

구 분	0~15cm	16~20cm	26~35cm	35cm이상	계
개소수(개소)	55	220	65	7	347
비율(%)	부적정(15.9)	적정(63.4)	부적정(18.7)	부적정(2.0)	100.0

○ 버스 정류장내 휠체어 진입가능 및 내부 회전 여부

- 조사된 버스 정류장을 기준으로 조사하였으며, 정류장내 휠체어 진입 가능한 정류장은 299개소 86.2%로 나타났으며, 정류장내 휠체어 진입이 불가능한 정류장은 48개소로 13.8%로 조사되었음

[표 3-32] 휠체어 진입 및 회전가능 여부 조사 현황

구 분	정류장	휠체어 진입		비 고
		가 능	불가능	
개소수	347	299	48	-
구성율(%)	100.0	86.2	13.8	-

○ BIT시설, 점자안내표지판, 점자블록, 종방향유도블럭 및 음성안내 설치

- 정류장 내부 LED BIT시설은 79.5%, 점자안내표지판은 75.8%, 음성안내시행은 59.7% 순으로 설치되어 있으며, 점자블록은 30.3%, 종방향유도블럭은 24.2%로 시설이 부족한 것으로 조사되었음

[표 3-33] 정류장 내부 교통약자 관련시설 설치 현황

구 분	총 조사 정류장	BIT시설	점자안내 표지판	점자블록	종방향 유도블럭	음성안내
정류장(개소)	347	276	263	105	84	207
구성비(%)	-	79.5	75.8	30.3	24.2	59.7

3.1.6 도로(보행환경)의 이동편의시설

가. 조사범위

- 본 계획의 조사범위는 휠체어 이용자의 통행이 가능한 대로급 이상 도로의 보도를 대상으로 조사를 실시하였음
- 조사내용은 「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙, 2021.8.27., 별표1」 과 「교통약자 이동편의시설 설치·관리 매뉴얼(2016.12), 국토교통부」 에 의거 보도와 연계된 지하보도 및 육교, 음향신호기 및 잔여시간 표시기 등 해당 교통약자 관련 시설에 대해 병행 조사함

나. 조사대상 도로 현황

- 조사대상 도로는 도시계획도로 중 대로급 이상 도로로써, 현재 보도가 개설되어 있는 도로를 대상으로 조사를 실시하였으며 조사 대상노선 14개 노선, L=163.9km (편도기준, 무진대로 자동차전용도로구간 제외)임

[표 3-34] 조사대상 주요 간선도로망 현황

구분	도로명	연장(km)	폭(m)	차로수 (왕복)	기·종점	
					기점	종점
1	남문로	9.6	35	4~6	남광주교차로	너릿재터널
2	대남대로	8.4	35~40	8	농성교차로	남광주교차로
3	필문대로	8.5	35~40	8	서방사거리	남광주교차로
4	동문대로	10.3	35	4~6	서방사거리	고조선근대사전시장
5	무진대로	8.1	80	6~10	운수IC	광천1교교차로
6	북문대로	12.9	20~40	2~8	동운고가교차로	아산교차로
7	상무대로	25.3	40	2~8	송정1교삼거리	임동오거리
8	서문대로	11.1	35	4~8	백운교차로	행암교차로
9	서암대로	5.4	35~40	8	동운고가	서방사거리
10	운천로	7.3	35	4~6	계수교차로	금호사거리
11	임방울대로	19.9	60	6~10	상무교차로	양산택지지구교차로
12	죽봉대로	2.9	40	8	농성교차로	동운고가교차로
13	하남대로	16.7	35	6~8	하남부영3차	동운고가교차로
14	회재로	17.5	35	6	백운힐스테이트	대촌교차로

다. 유효 보도폭 현황

- 주요 간선도로 보도폭원 현황으로 조사결과 전체 노선 연장 중 유효 보도폭이 2.0m 이상인 구간이 88.0%인 144.2km로 나타났으며, 휠체어 통행이 어려운 구간인 2.0m 미만은 12.0%인 19.7km 것으로 조사되었음

[표 3-35] 보도폭원 종합

구 분	연장 (km)	구성율 (%)
폭원 적합노선 (유효폭 2.0m 이상)	144.2	88.0
폭원 2.0m 미만	19.7	12.0
합	163.9	100



[그림 3-13] 주요 간선도로 보도 폭원 현황

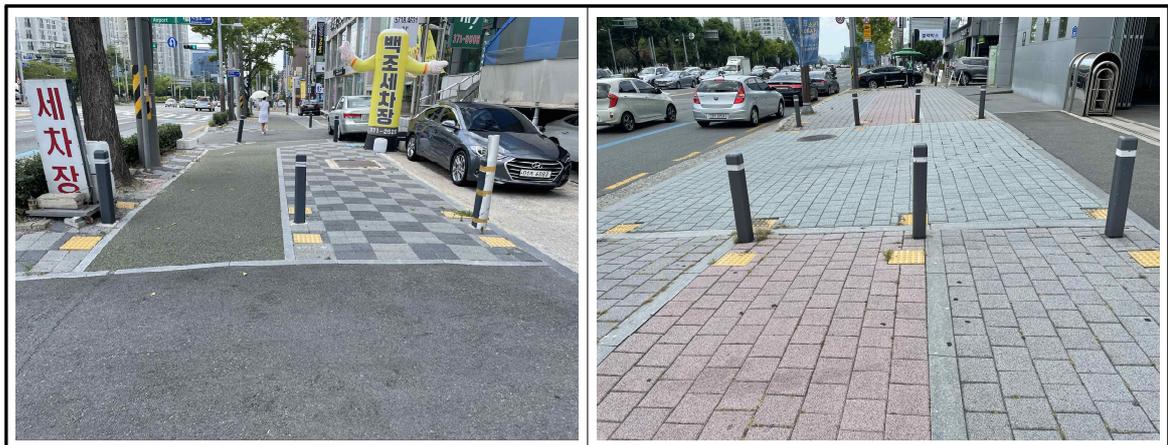


[그림 3-14] 광주광역시 부적합한 보도 운영 사례

○ 다음은 각 노선별 세부 도로의 유효 보도폭이 최소 2.0m이상 확보된 구간에 대한 조사 내용으로 폭원 미달구간은 다음과 같음(보도폭 2.0m를 기준)

[표 3-36] 유효보도폭 확보 현황

구분	도로명	연장 (km)	적합구간 (km)	미달구간 (km)	비 고
1	남문로	9.6	5.6	4.0	-
2	대남대로	8.4	7.2	1.2	-
3	필문대로	8.5	8.1	0.4	-
4	동문대로	10.3	5.5	4.8	-
5	무진대로	8.1	8.1	0.0	-
6	북문대로	12.9	12.3	0.6	-
7	상무대로	25.3	23.2	2.1	-
8	서문대로	11.1	9.8	1.3	-
9	서암대로	5.4	5.1	0.3	-
10	운천로	7.3	7.1	0.2	-
11	임방울대로	19.9	19.6	0.3	-
12	죽봉대로	2.9	2.2	0.7	-
13	하남대로	16.7	14.1	2.6	-
14	회재로	17.5	16.4	1.1	-



[그림 3-15] 유효 보도폭원 확보

제4차 광주광역시 교통약자 이동편의 증진계획

<p>보도 축소 : 남문로</p>	<p>보도 축소 : 북문대로</p>
	
<p>육교로 보도 폭 잠식 : 서문대로</p>	<p>지하보도로 보도 폭 잠식 : 상무대로</p>
	
<p>버스정류장시설로 보도 잠식 : 임방울대로</p>	<p>적치물 보도 잠식 : 운천로</p>
	

[그림 3-16] 유효 보도폭원 미확보 사례

라. 포장 상태조사

(1) 포장상태조사

- 다음은 본 계획 주요간선도로 및 보조간선도로의 포장상태 조사결과로 대부분 보도는 블록포장 및 투수콘 포장으로 조사되었음

[표 3-37] 조사대상 포장상태 현황

번호	도로명	연장(km)	포장상태			포장(km)	미포장(km)
			블록	투수콘	콘크리트		
1	남문로	9.6	○	○	×	9.6	0.0
2	대남대로	8.4	○	○	○	8.0	0.4
3	필문대로	8.5	○	○	×	8.4	0.1
4	동문대로	10.3	○	○	○	10.3	0.0
5	무진대로	8.1	○	○	×	8.1	0.0
6	북문대로	12.9	○	○	○	12.9	0.0
7	상무대로	25.3	○	○	○	24.8	0.5
8	서문대로	11.1	○	○	○	10.9	0.2
9	서암대로	5.4	○	○	○	5.3	0.1
10	운천로	7.3	○	○	×	7.3	0.0
11	임방울대로	19.9	○	○	○	19.9	0.0
12	죽봉대로	2.9	○	○	○	2.9	0.0
13	하남대로	16.7	○	○	×	16.7	0.0
14	회재로	17.5	○	○	○	17.5	0.0



[그림 3-17] 포장상태 불량사례(무진대로 및 북문대로)

(2) 가로수로 인한 평탄성 훼손사례

- 현장조사 결과, 광주광역시 가로수 중 메타세쿼이아는 생육조건이 은행나무나 다른 수종과 달리 뿌리가 보도를 뚫고 나와 보도구조물 및 오배수관 등 훼손, 그리고 심각한 평탄성 훼손 요인이 되고 있음
- 메타세쿼이아 수종은 물이 스며들지 않은 불투수층에서 뿌리가 지상으로 솟구쳐 나오는 특성으로 인함
- 최근에는 이들 수종에 대해 가로수로 심은 것을 제한하고 있으며, 나무뿌리로 인한 보행자 전복사고 및 휠체어 통행 장애요인이 많아 식수보호대 교체 및 주변 보도정비 사업추진 요구됨



[그림 3-18] 가로수로 인한 평탄성 훼손사례

마. 보도 충돌장애물 조사

- 시각장애인을 위한 육교 및 지하도 입구 경우 보행자 및 시각장애인을 위한 보도시설이 필요하나 별도의 보행안전지대가 설치되지 않은 것으로 조사되었으며, 충돌가능 지점 및 관련시설 현황은 다음과 같음

[표 3-38] 육교 및 지하보도 현황 - 24개소

구분	육교명	출입구 (개)	경사로 설치여부	승강기 설치여부	수평손잡이 설치여부	점형블럭 설치여부	비고 (도로명)
1	남초교육교	4	-	-	○	-	남문로
2	조대앞육교	4	-	-	○	-	필문대로
3	서방사거리육교	5	-	-	○	-	동문대로
4	상무4-1근린공원앞육교	4	○	-	○	-	무진대로
5	문화여성병원앞육교	4	-	-	○	-	북문대로
6	동운고가교	4	-	-	○	-	북문대로
7	동림초앞육교	5	-	-	○	-	북문대로
8	비아지하차도	1	-	-	○	-	북문대로
9	늘푸른구름다리	6	-	-	○	-	상무대로
10	화정육교	4	-	-	○	-	상무대로
11	쌍촌육교	4	-	-	○	-	상무대로
12	호천육교	4	-	-	○	-	서문대로
13	호덕2육교	4	-	-	○	-	서문대로
14	호덕1육교	4	-	○	○	-	서문대로
15	용봉초앞육교	5	-	-	○	-	서암대로
16	518기념공원옆육교	3	○	-	○	-	운천로
17	운남초육교	2	○	-	○	-	임방울대로
18	풍영정옆육교	2	-	○	○	-	임방울대로
19	해동교옆육교	2	-	○	○	-	임방울대로
20	첨단육교	4	○	-	○	-	임방울대로
21	오룡지하보도	8	-	-	○	○	임방울대로
22	신세계앞육교	4	-	-	○	-	죽봉대로
23	운남주공4단지앞육교	4	-	-	○	-	하남대로
24	운남주공1단지앞육교	4	-	-	○	-	하남대로

자료 : 현장 조사자료

제4차 광주광역시 교통약자 이동편의 증진계획



[그림 3-19] 육교 및 지하보도 교통약자 편의시설 설치 사례

바. 점자블록 시설 현황조사

(1) 횡단보도 부근 점자블록

○ 횡단보도 부근의 점자블록 설치 현황조사 결과, 조사대상 횡단보도 1,044개소 중 3,513개소의 점자블록 적합하게 설치되어 설치율은 33.6%임

[표 3-39] 횡단보도 부근 점자블록 시설 현황

번호	도로명	연장 (km)	횡단보도수 (개소)	점자블록(개소)		미설치 (개소)	비고
				적합	미적합		
1	남문로	9.6	1,044	351	236	457	-
2	대남대로	8.4	44	25	14	5	-
3	필문대로	8.5	67	24	12	31	-
4	동문대로	10.3	61	29	9	23	-
5	무진대로	8.1	84	32	14	38	-
6	북문대로	12.9	75	18	18	39	-
7	상무대로	25.3	83	27	2	54	-
8	서문대로	11.1	126	30	30	66	-
9	서암대로	5.4	55	34	7	14	-
10	운천로	7.3	34	13	8	13	-
11	임방울대로	19.9	42	4	6	32	-
12	죽봉대로	2.9	138	46	62	30	-
13	하남대로	16.7	37	5	4	28	-
14	회재로	17.5	99	36	15	48	-



[그림 3-20] 횡단보도 점자블록 시설현황

(2) 진행방향 점자블록

- 진행방향 점자블록은 조사결과 최근 개발된 효천2지구, 첨단2지구 및 수완지구 내 주요도로와 무진대로 및 상무대로 등 일부구간을 제외하고는 대부분 설치되지 않은 것으로 조사되어 시각장애인의 이동에 많은 어려움이 있는 것으로 조사되었음

[표 3-40] 진행방향 점자블록 설치현황

번호	도로명	연장(km)	선형점자블록 설치구간(km)	선형점자블록 미설치구간(km)	비고
1	남문로	9.6	0.3	9.3	-
2	대남대로	8.4	0.1	8.3	-
3	필문대로	8.5	-	8.5	-
4	동문대로	10.3	-	10.3	-
5	무진대로	8.1	1.1	7.0	-
6	북문대로	12.9	0.1	12.8	-
7	상무대로	25.3	6.2	19.1	-
8	서문대로	11.1	0.1	11.0	-
9	서암대로	5.4	0.1	5.3	-
10	운천로	7.3	0.1	7.2	-
11	임방울대로	19.9	7.4	12.5	-
12	죽봉대로	2.9	0.1	2.8	-
13	하남대로	16.7	1.0	15.7	-
14	회재로	17.5	-	17.5	-



[그림 3-21] 진행방향 점자블록 시설현황

사. 차량 진입억제용 말뚝(볼라드)

○ 조사 결과 총 조사치 4,771개 중 적합한 말뚝(볼라드)은 3,867개로 약 81.1%이며 불량 299개로 6.3%, 비규격 605개 12.7%로 조사되었음

[표 3-41] 차량 진입억제용 말뚝(볼라드) 시설 현황

번호	도로명	연장(km)	총 말뚝(개)	말뚝(개)			비고
				적합	불량	비규격	
1	남문로	9.6	215	211	4	0	-
2	대남대로	8.4	433	422	0	11	-
3	필문대로	8.5	368	357	0	11	-
4	동문대로	10.3	89	53	7	29	-
5	무진대로	8.1	301	245	0	56	-
6	북문대로	12.9	252	151	9	92	-
7	상무대로	25.3	1,071	931	60	80	-
8	서문대로	11.1	189	187	0	2	-
9	서암대로	5.4	156	36	115	5	-
10	운천로	7.3	242	210	2	30	-
11	임방울대로	19.9	750	601	22	127	-
12	죽봉대로	2.9	154	72	62	20	-
13	하남대로	16.7	306	209	7	90	-
14	회재로	17.5	245	182	11	52	-



[그림 3-22] 차량진입억제용 말뚝(볼라드) 설치사례

3.1.7 횡단시설 조사

가. 지선도로 연결부 횡단보도 미설치 지점 현황

- 지선도로 연결부는 연결도로의 폭원과 기능에 따라 횡단보도가 설치되어 있거나 누락되어 있는 것으로 조사되었음
- 조사 대상구간 지선도로 연결부 998개 조사결과 총 328개소의 지선도로 연결부 횡단보도가 설치되어 있지 않는 것으로 조사되었음

[표 3-42] 지선연결부 횡단보도 미설치 지점 현황

번호	도로명	연장(km)	지선연결부 횡단보도(개소)		비고
			설치	미설치	
1	남문로	9.6	25	34	-
2	대남대로	8.4	50	15	-
3	필문대로	8.5	35	23	-
4	동문대로	10.3	54	18	-
5	무진대로	8.1	46	4	-
6	북문대로	12.9	56	28	-
7	상무대로	25.3	76	61	-
8	서문대로	11.1	41	11	-
9	서암대로	5.4	21	40	-
10	운천로	7.3	21	15	-
11	임방울대로	19.9	102	6	-
12	죽봉대로	2.9	28	11	-
13	하남대로	16.7	62	24	-
14	회재로	17.5	53	38	-



[그림 3-23] 지선연결 횡단보도 설치 사례

3.1.8 교통안전시설 조사

가. 음향신호기

- 광주광역시의 조사대상 노선 중 음향신호기 시설현황 조사결과 설치된 곳은 총 369개소이며 1,719개소는 미설치된 것으로 조사되었음

[표 3-43] 음향신호기 설치현황

번호	도로명	연장(km)	횡단보도수(개소)	음향신호기(개소)		비고
				설치	미설치	
1	남문로	9.6	44	20	68	-
2	대남대로	8.4	67	27	107	-
3	필문대로	8.5	61	20	102	-
4	동문대로	10.3	84	10	158	-
5	무진대로	8.1	75	66	84	-
6	북문대로	12.9	83	26	140	-
7	상무대로	25.3	126	68	184	-
8	서문대로	11.1	55	22	88	-
9	서암대로	5.4	34	16	52	-
10	운천로	7.3	42	16	68	-
11	임방울대로	19.9	138	30	246	-
12	죽봉대로	2.9	37	14	60	-
13	하남대로	16.7	99	8	190	-
14	회재로	17.5	99	26	172	-



[그림 3-24] 음향신호기 설치 사례

나. 잔여시간 표시기

- 광주시의 조사대상 노선 중 잔여시간 표시기 시설현황 조사결과 설치된 곳은 총 1,070개소이며 1,018개소는 미설치된 것으로 조사되었음

[표 3-44] 잔여시간 표시기 설치현황

번호	도로명	연장(km)	횡단보도수(개소)	잔여시간 표시기(개소)		비고
				설치	미설치	
1	남문로	9.6	44	52	36	-
2	대남대로	8.4	67	54	80	-
3	필문대로	8.5	61	58	64	-
4	동문대로	10.3	84	66	102	-
5	무진대로	8.1	75	74	76	-
6	북문대로	12.9	83	36	130	-
7	상무대로	25.3	126	129	123	-
8	서문대로	11.1	55	40	70	-
9	서암대로	5.4	34	39	29	-
10	운천로	7.3	42	46	38	-
11	임방울대로	19.9	138	106	170	-
12	죽봉대로	2.9	37	28	46	-
13	하남대로	16.7	99	168	30	-
14	회재로	17.5	99	174	24	-



[그림 3-25] 잔여시간 표시기 설치 사례

3.1.9 Tracing Survey 조사(통행목적별 조사)

가. 개요

- 본 계획에서는 장애인이 실제 이동로로 사용하고 있는 통행로의 문제점을 조사하여 사례를 통한 개선방안을 제시함
- 본 계획에서는 통행목적별로 사례지역을 선정하여 교통약자의 출발지에서 도착지까지 이동불편을 조사하였음
- 통행목적은 크게 통근, 여가로 구분하여 조사를 시행하였으며, 교통약자 중 장애인을 중심으로 조사를 시행하였음

[표 3-45] Tracing Survey 조사 운영

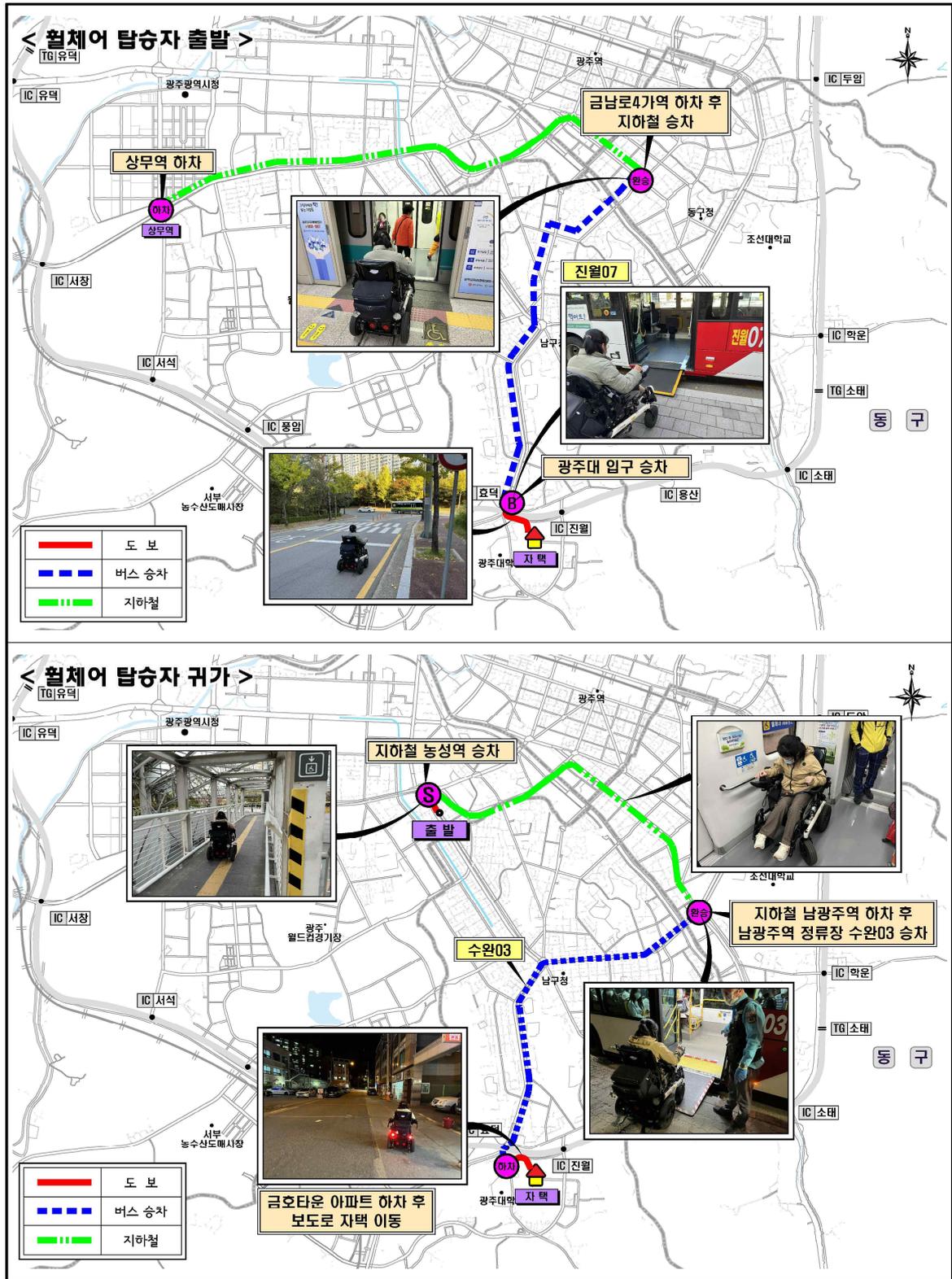
구 분	내 용	
조 사 목 적	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 통행목적별로 교통약자 이동편의시설의 부적절 설치사례 조사 - 출근, 퇴근, 여가 ▶ 교통약자의 대중교통 이용상의 문제점 발굴 ▶ 조사 후 지적 내용에 대한 세부 개선계획 수립 시 반영 ▶ 조사의 내실화를 기하기 위하여 조사 직접 참여 	
조 사 기 간	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 1차 : 휠체어 이용 장애인 퇴근(2022. 10. 24) ▶ 2차 : 휠체어 이용 장애인 출근(2022. 10. 25) ▶ 3차 : 시각장애인 출·퇴근(2022. 10. 27) ▶ 4차 : 휠체어 이용 장애인 여가(2022. 10. 28) 	
조 사 인 원	휠체어이용장애인	▶ 3명 (보조원 : 1명, 용역관계자 1명)
	시각장애인	▶ 3명 (용역관계자 2명)

나. Tracing Survey 조사(통행목적별 조사)

(1) 통근 조사

- 자택에서 직장으로 출근, 직장에서 자택으로 귀가하며 이용하는 교통수단을 동행하며 조사하였으며 휠체어 이용 장애인, 시각장애인을 상대로 조사하였음

① 휠체어 이용 장애인



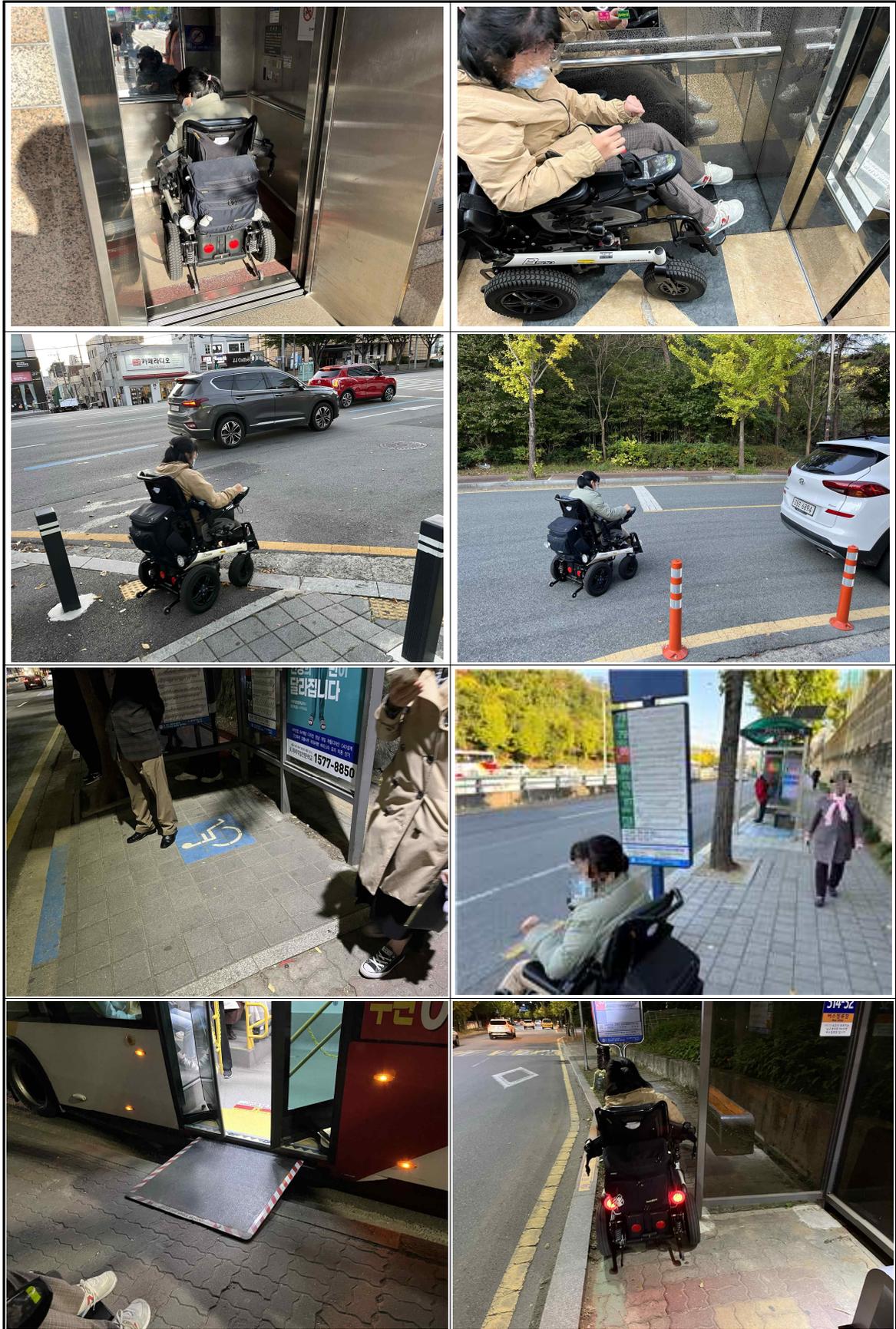
[그림 3-26] 휠체어 장애인(출·퇴근) 이동 동선

- 휠체어 이용 장애인의 출·퇴근 조사는 다음과 같음

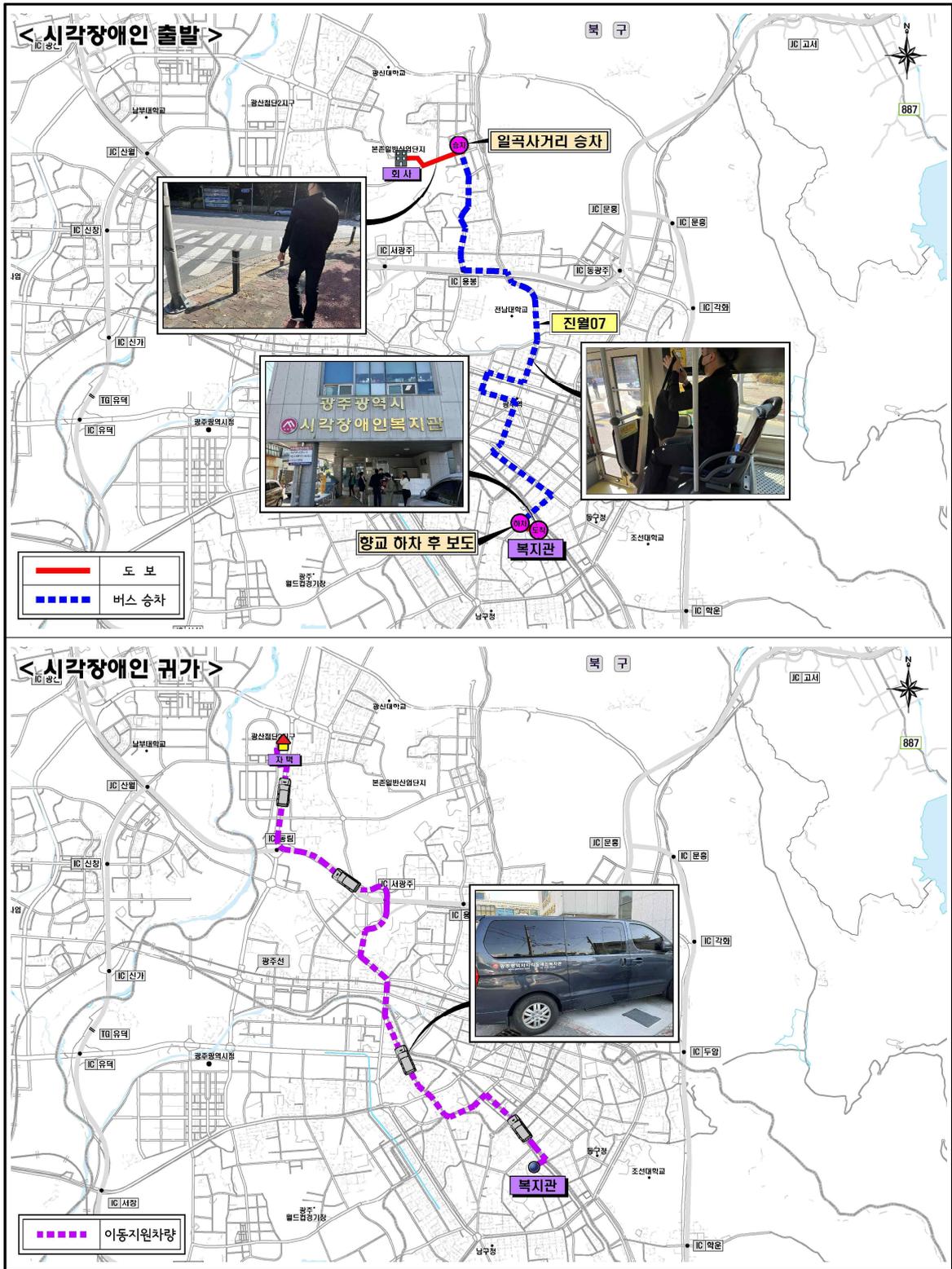
구분	내용	
조사 시간	2022.10.24. 월 - 오후 퇴근 2022.10.25. 화 - 오전 출근	
경로	출발	자택~도보~버스(광주대 입구승차, 충장치안센터 하차, 진월07)~도보~지하철(금남로4가역 승차, 상무역 하차)~도보~직장
	귀가	직장~도보~지하철(농성역 승차, 남광주역 하차)~도보~버스(남광주역 승차, 금호타운아파트 하차, 수완03)~도보~자택

- 도시철도1호선 농성역으로 내려가기 위해 승강기 탑승하고 하차하기 위해 승강기 내에서 휠체어를 회차하여야 하고 다른 승객이 탑승하고 있을시 회차가 불가함
- 보도 통행시 보도 턱낮춤 시설의 턱 높이, 노면 상태불량, 노상적치 등으로 이용이 불편하거나 불가하여 차도로 우회해야 하는 경우가 많이 발생함
- 버스정류장에 마련되어 있는 장애인 대기 공간은 대기 승객이 많을 때 통행이 불편하고 정류장 시설 및 주변 가로수 등으로 인해 대기공간에서 버스 리프트 이용이 불가함
- 저상버스 출·퇴근 시간 승차거부 문제(승객이 많아 탑승공간이 없거나 리프트 고장)가 종종 발생한다고 함
 - 일부 운수종사자는 차내 혼잡 등의 이유로 승차거부를 하는 사례도 있다고 함
- 저상버스의 배차간격이 출·퇴근시간에 촘촘히 배치되어 나머지 시간대에는 배차간격이 너무 길어 이용이 불편함
- 버스내 버스카드 태그장치가 차량 앞쪽에서만 승차태그가 가능하여 탑승 후 버스카드 이용이 불편함
- 새빛콜 이용시 휠체어가 탑승 가능한 차량의 수가 부족하여 이용대기시간이 길어 이용이 불편함

제4차 광주광역시 교통약자 이동편의 증진계획



② 시각 장애인



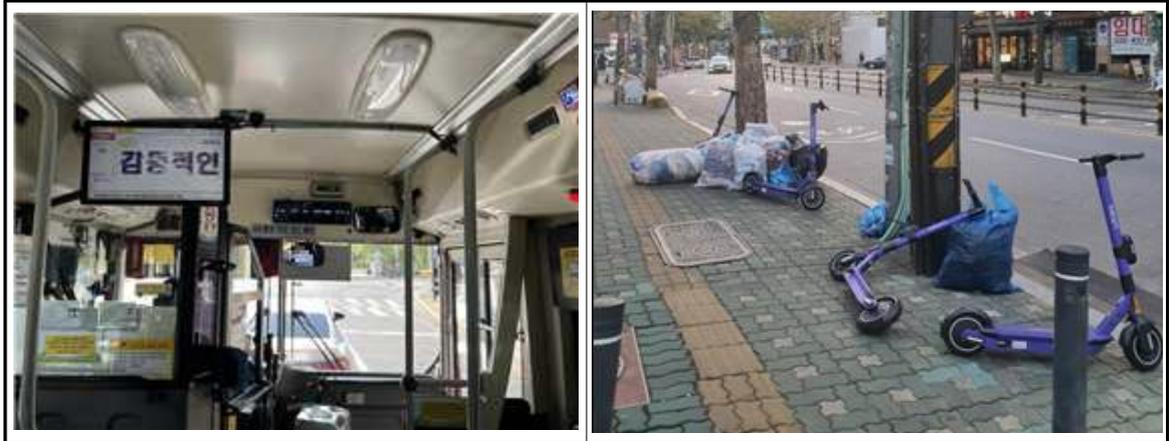
[그림 3-27] 시각 장애인(출·퇴근) 이동 동선

제4차 광주광역시 교통약자 이동편의 증진계획

○ 시각장애인의 출·퇴근 조사는 다음과 같음

구 분	내 용	
조사 시간	2022.10.27. 목 - 오후 출발 2022.10.27. 목 - 오후 귀가	
경로	출발	북구 양산로192(아워홈물류센터)~도보~버스(일곡사거리 승차, 향교 하차, 진월07)~도보~남구 천변좌로382번길6(광주광역시 시각장애인 복지관)
	귀가	남구 천변좌로382번길6(광주시각장애인복지관)~시각장애인 이동지원 차량~자택



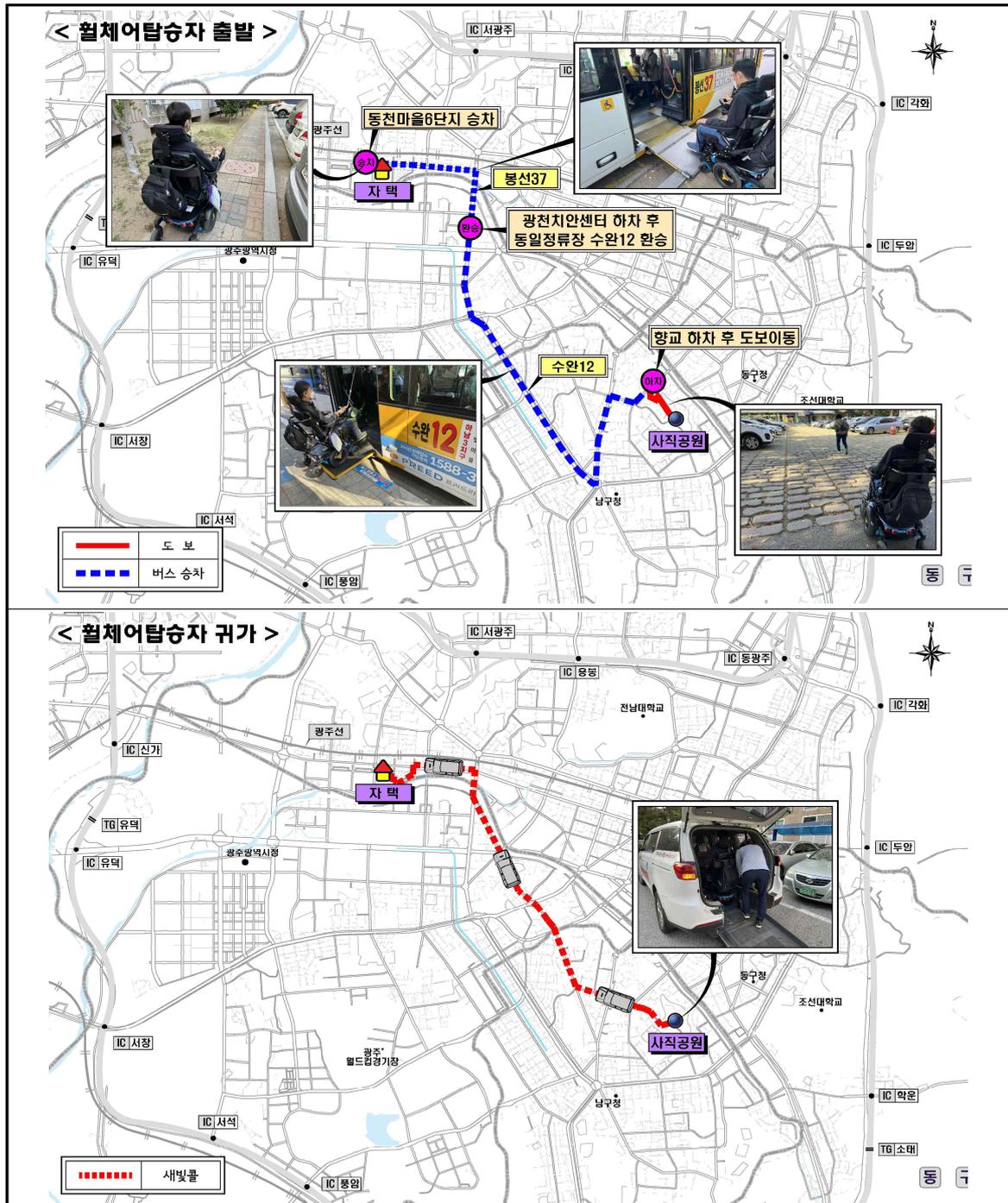


- 도보 이동시 가로수, 표지판 등의 보행 상의 장애물이 많음
- 시각장애인의 경우 버스 전면 번호 표시의 크기가 작아 옆면의 번호를 보고 버스를 식별해야 함
- 주간에 보행신호 횡단시 건너편의 신호등의 불빛을 판별할 수 없고 음성안내 시스템의 경우 미설치 되어 있거나 설치되어도 사용이 쉽지 않음
- 도보 이동시 보도상태 불량, 비정형 블라드 등의 보행상의 장애물이 많음
- 시각장애인의 특성상 빛을 일부분씩만 수용할 수 있기 때문에 LED방식의 전 광판은 판독이 불가함
- 개인형이동수단의 무분별한 보도위 주차 및 방치로 인해 통행이 불편함
- 버스이용시 카드태그장치, 정차벨, 좌석 등의 시설이 버스마다 위치가 제각각으로 이용에 불편하고 위험을 초래함
- 버스정류소 내 도착안내 시스템은 유지관리 미흡으로 작동이 안 되거나 설치되지 않은 곳이 많으며 정확한 도착안내 시간을 안내해주지 않아 불편함

(2) 여가 조사

○ 자택에서 여가시설, 여가시설에서 자택으로의 이동하는 교통수단을 동행하며 조사하였으며 휠체어 이용 장애인을 대상으로 조사하였음

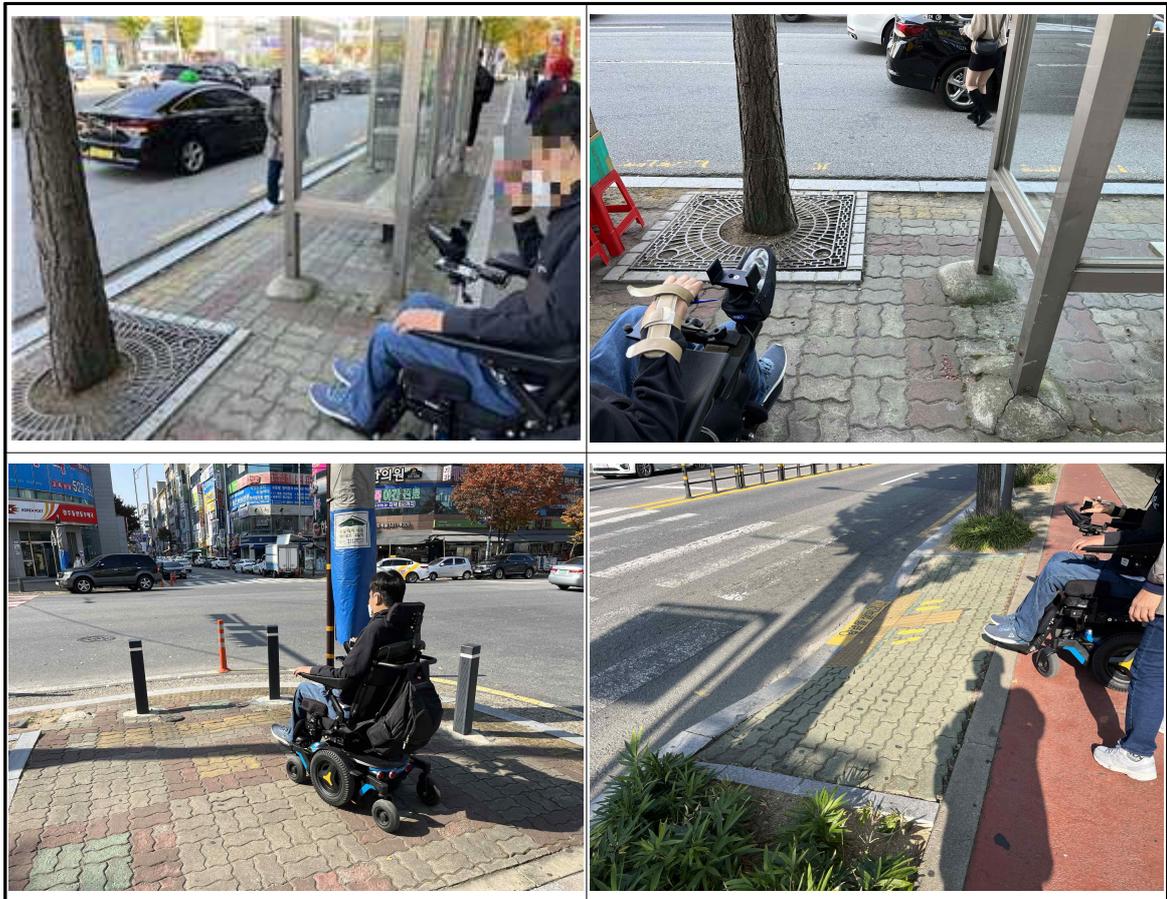
① 휠체어 이용 장애인



[그림 3-28] 휠체어 탑승자(여가) 이동 동선

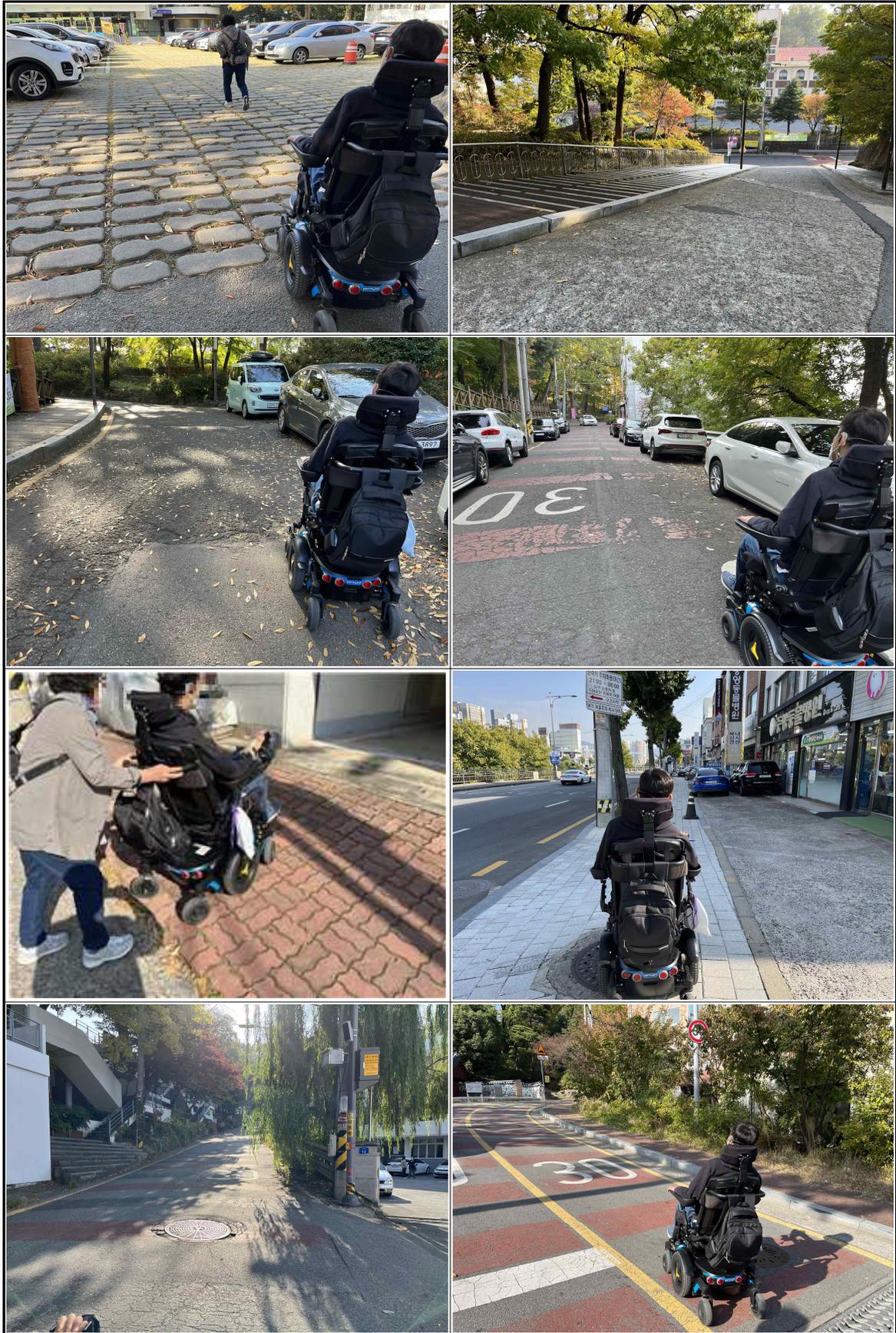
○ 휠체어 이용자 장애인의 여가통행 조사는 다음과 같음

구분	내용	
조사 시간	2022.10.28. 금 - 오후 1시 30분 출발 2022.10.28. 금 - 오후 5시 귀가	
경로	출발	자택~도보~버스(동천마을6단지 승차, 광천치안센터 하차, 봉선 37)~버스(광천치안센터 승차, 향교 하차, 수완 12)~도보~광주사직공원
	귀가	광주사직공원~새빛콜~자택



- 저상버스 이용시 정류장 주변 불법 주정차 문제로 버스 정차가 어렵고 정류장 주변 시설(가로수, 쓰레기통 등)에 의해 정류장 밖에서 대기하여야 함
- 횡단보도 턱낮춤 경사가 심한 곳이 많아 차도로 내려가 횡단해야 함
- 도보 이동시 보도 턱낮춤 미설치, 보도 포장상태 불량, 경사도 등의 통행상 어려움이 많아 차도로 통행해야 하는 경우가 발생함
- 새빛콜 이용시 휠체어 탑승 가능 차량이 많지 않아 대기 시간이 김

제4차 광주광역시 교통약자 이동편의 증진계획



3.1.10 시외버스터미널 등 교통시설 이용 조사

가. 조사개요

- 조사일시 : 2022년 12월 17 ~ 19일
- 조사방법 : 교통약자 개별 조사(장애인총연합회 지원)
- 조사지점 : 시외버스정류소를 중심으로 조사, 광주송정역

구 분	시외버스정류소					광주송정역
	운암동	문화동	남부	소태역	학동	
위 치	광주 북구 북문대로 48	광주 북구 동문대로 120	광주 남구 서문대로 637	광주 동구 남문로 575	광주 동구 학동 46-8	광주 광산구 상무대로 201

나. 조사의견

- 도시철도역사와 인접한 소태역의 정소류를 제외한 시외버스정류소는 간선도로상에 간이정류소 수준으로 입지하고 있으며, 별도의 편의시설은 대부분 열악할 것으로 조사되었음. 광주송정역의 경우 국가철도역으로써 교통약자 및 이용객의 편의를 위한 편의시설이 설치되어 있는 것으로 조사됨



3.2 교통약자 이동편의시설 만족도 조사

가. 조사목적 및 개요

- 교통약자 이동편의시설 만족도는 이용자 만족도를 중심으로 조사하여야 하나 과업 기간동안 코로나19로 인해 대면을 통한 설문조사가 어려웠음. 다만 교통안전공단에서 2021년 교통약자 이동편의 실태조사 연구 자료를 토대로 재분석 하였음
- 광주광역시 관내 교통약자들의 이동편의시설 이용실태 및 만족도를 파악하여 본 계획의 목표설정 및 이동편의시설 확충을 위한 기초자료로 활용하였음
- 광주광역시에 설치된 이동편의시설에 대한 이용실태 및 만족도, 불편사항 등에 대한 항목을 교통약자와 비교통약자를 대상으로 구분하여 실시하였음

[표 3-47] 교통약자 이동편의시설 만족도 조사 개요

구분	세부내용		비고
조사방식	대면조사 및 유치조사		-
조사규모	교통약자	고령자 : 40명, 장애인 : 43명, 임산부 : 20명	표본조사
		총 103명	
	비교통약자	총 44명	

자료 : 2021년도 교통약자 이동편의 실태조사 연구, 2022.6., 국토교통부

- 교통약자 이동편의시설 만족도 조사 결과 총 147명의 응답자중 교통약자가 70.1%, 비교통약자가 29.9%이며 총 응답자중 60대가 27.9%로 가장 많이 응답한 것으로 조사되었음

[표 3-48] 교통약자 이동편의시설 만족도 조사 대상(단위:명)

구분	총계	연령별							성별		
		10대	20대	30대	40대	50대	60대	70대	남	여	
총계	147	7	10	32	17	24	41	16	64	83	
교통약자	103	6	8	8	8	8	6	-	22	22	
비교통약자	44	1	2	24	9	16	35	16	42	61	
비율 (%)	총 응답자	100.0	4.8	6.8	21.8	11.6	16.3	27.9	10.9	43.5	56.5
	교통약자	70.1	5.8	7.8	7.8	7.8	5.8	-	21.4	21.4	
	비교통약자	29.9	2.3	4.5	54.5	20.5	36.4	79.5	36.4	22.1	35.1

제4차 광주광역시 교통약자 이동편의 증진계획

- 지역 내 주요 이동목적 조사결과 교통약자의 48.5%, 비교통약자가 68.2%가 직업 또는 업무상외출이 가장 높은 것으로 조사되었으며, 이동목적의 2순위는 교통약자의 경우 복지관·경로당 방문에 따른 이동목적이 19.4%, 비교통약자는 학교·학원에 따른 이동이 25.0%로 조사되었음

[표 3-49] 지역내 주요 이동목적별 조사

구 분	지역내 주요 이동목적(명)							
	직업.업무	복지관· 경로당	병원	학교·학원	친구·친척	상점·쇼핑	합계	
총 계	80	20	13	14	5	15	147	
교통약자	50	20	13	3	2	15	103	
비교통약자	30	-	-	11	3	-	44	
비 율 (%)	총 응답자	54.4	13.6	8.8	9.5	3.4	10.2	100.0
	교통약자	48.5	19.4	12.6	2.9	1.9	14.6	100.0
	비교통약자	68.2	-	-	25.0	6.8	-	100.0

- 타 지역간 주요 이동목적 조사결과 교통약자의 29.1%, 비교통약자가 50.0%가 친구·친척에 따른 이동목적이 가장 높은 것으로 조사되었으며, 이동목적의 2순위는 여행에 따른 이동목적으로 교통약자의 경우 26.2%, 비교통약자가 34.1%로 조사되었음

[표 3-50] 타지역간 주요 이동목적별 조사

구 분	타지역간 주요 이동목적(명)								
	직업.업무	여행	치료/요양	취미.오락	친구.친척	상점.쇼핑	기타	합계	
총 계	13	42	19	3	52	2	16	147	
교통약자	7	27	19	2	30	2	16	103	
비교통약자	6	15	-	1	22	-	-	44	
비 율 (%)	총 응답자	8.8	28.6	12.9	2.0	35.4	1.4	10.9	100.0
	교통약자	6.8	26.2	18.4	1.9	29.1	1.9	15.5	100.0
	비교통약자	13.6	34.1	-	2.3	50.0	-	-	100.0

- 지역내 이동수단별 조사결과 교통약자의 62.1%, 비교통약자는 65.9%가 버스를 이용하여 통행을 하는 것으로 조사되었음
- 이중 교통약자의 도보, 휠체어 및 장애인택시의 이용비율은 각각 1.0%로 조사되어 현저히 낮은 것으로 조사되었음

[표 3-51] 지역내 주요 이동수단별 조사

구 분	지역내 주요 이동수단(명)								
	도보, 휠체어	자가용	버스	지하철	택시	장애인 택시	무료 셔틀버스	합계	
총 계	1	15	93	21	3	1	13	147	
교통약자	1	8	64	14	2	1	13	103	
비교통약자	-	7	29	7	1	-	-	44	
비 율 (%)	총 응답자	0.7	10.2	63.3	14.3	2.0	0.7	8.8	100.0
	교통약자	1.0	7.8	62.1	13.6	1.9	1.0	12.6	100.0
	비교통약자	-	15.9	65.9	15.9	2.3	-	-	100.0

- 타 지역간 이동수단별 조사결과 교통약자의 58.3%, 비교통약자는 88.6%가 승용차를 이용하는 것으로 조사되었음
- 이 중 교통약자는 비행기와 기차의 이용비율은 각각 2.9%, 8.7%로 조사되어 비행기와 기차를 이용하여 통행하는 비율은 낮은 것으로 조사되었음

[표 3-52] 타지역간 주요 이동수단별 조사

구 분	타지역간 주요 이동수단(명)						
	승용차	기차	비행기	고속(시외)버스	기타	합계	
총 계	99	9	3	20	16	147	
교통약자	60	9	3	15	16	103	
비교통약자	39	-	-	5	-	44	
비 율 (%)	총 응답자	67.3	6.1	2.0	13.6	10.9	100.0
	교통약자	58.3	8.7	2.9	14.6	15.5	100.0
	비교통약자	88.6	-	-	11.4	-	100.0

나. 설문내용분석

(1) 보행환경(보도) 만족도 조사

- 현재 거주하고 있는 지역에서 주로 이용하는 보도에 대하여 기대감은 40.8% 만족하고 있으며, 전반적인 만족도는 51.0%로 약간만족하고 있음
- 현재 거주하고 있는 지역에서 주로 이용하는 보도에 대하여 점자블록이 17건, 자동차진입제어용말뚝(볼라드)가 4건으로 약간불만족하다고 응답하였음

[표 3-53] 현재 거주하고 계신 지역에서 주로 이용하는 보도에 대한 평가

평가요소		매우 불만족	불만족	약간 불만족	보통	약간 만족	만족	매우 만족	합계
보도블럭포장상태		-	-	-	14	91	22	20	147
보도폭(넓이)		-	-	-	22	60	47	18	147
보도턱낮추기		-	-	3	37	55	36	16	147
점자블록		-	-	17	29	58	26	17	147
청결상태		-	-	2	20	63	42	20	147
차량진출입부		-	-	1	25	56	50	15	147
자동차진입제어용말뚝		-	-	4	31	59	29	24	147
보도에 대한 기대감		-	-	-	16	36	60	35	147
전반적인 만족도		-	-	-	4	75	42	26	147
비율 (%)	기대감	-	-	-	10.9	24.5	40.8	23.8	100.0
	만족도	-	-	-	2.7	51.0	28.6	17.7	100.0

(2) 보행환경(횡단보도) 만족도 조사

- 현재 거주하고 있는 지역에서 주로 이용하는 횡단보도에 대하여 기대감은 36.7% 만족하고 있으며, 전반적인 만족도는 50.3%로 약간만족하고 있음
- 현재 거주하고 있는 지역에서 주로 이용하는 횡단보도에 대하여 점자블록이 18건, 횡단보도 턱 낮추기, 신호등 및 잔여기표시기가 각각 4건으로 약간불만족하다고 응답하였음

[표 3-54] 현재 거주하고 계신 지역에서 주로 이용하는 횡단보도에 대한 평가

평가요소		매우 불만족	불만족	약간 불만족	보통	약간 만족	만족	매우 만족	합계
횡단보도 포장 상태		-	-	1	18	69	38	21	147
횡단보도 폭(넓이)		-	-	3	20	64	36	24	147
횡단보도 턱 낮추기		-	-	4	36	53	40	14	147
점자블록		-	-	18	27	54	35	13	147
신호등 및 잔여시간표시기		-	-	4	26	54	36	27	147
음향신호기		-	-	2	21	64	42	18	147
횡단보도 신호길이		-	-	3	28	56	46	14	147
횡단보도 대기시간		-	-	3	32	60	24	28	147
전반적인 기대감		-	-	-	18	37	54	38	147
전반적인 만족도		-	-	-	16	74	34	23	147
비율 (%)	기대감	-	-	-	12.2	25.2	36.7	25.9	100.0
	만족도	-	-	-	10.9	50.3	23.1	15.6	100

(3) 보행환경(지하도 및 육교) 만족도 조사

- 현재 거주하고 있는 지역에서 주로 이용하는 지하도 및 육교에 대하여 기대감은 39.5% 약간만족하고 있으며, 전반적인 만족도는 38.1%로 약간만족하고 있음
- 현재 거주하고 있는 지역에서 주로 이용하는 지하도 및 육교에 대하여 계단의 높이는 1건이 약간불만족하다고 응답하였음

[표 3-55] 현재 거주하고 계신 지역에서 주로 이용하는 지하도 및 육교에 대한 평가

평가요소		매우 불만족	불만족	약간 불만족	보통	약간 만족	만족	매우 만족	이용 안함	합계
계단의 높이		-	-	1	8	45	52	16	25	147
엘리베이터		-	-	-	1	12	12	8	114	147
에스컬레이터		-	-	-	-	7	15	13	112	147
손잡이		-	-	-	4	56	51	10	26	147
휠체어 리프트		-	-	-	-	-	-	-	147	147
청결상태		-	-	-	3	45	54	20	25	147
전반적인 기대감		-	-	6	23	58	45	15	-	147
전반적인 만족도		-	-	-	8	56	44	14	25	147
비율 (%)	기대감	-	-	4.1	15.6	39.5	30.6	10.2	0.0	100.0
	만족도	-	-	-	5.4	38.1	29.9	9.5	17.0	100.0

(4) 시내버스정류장 만족도 조사

- 현재 거주하고 있는 지역에서 주로 이용하는 시내버스정류장에 대하여 기대감은 40.8% 만족하고 있으며, 전반적인 만족도는 43.8%로 약간만족하고 있음
- 현재 거주하고 있는 지역에서 주로 이용하는 시내버스정류장에 대하여 노선도는 1건이 약간불만족하다고 응답하였음

[표 3-56] 현재 거주하고 계신 지역에서 주로 이용하는 시내버스정류장에 대한 평가

평가요소	매우 불만족	불만족	약간 불만족	보통	약간 만족	만족	매우 만족	합계
대기시설	-	-	-	8	75	37	10	130
안내시설	-	-	-	3	76	32	19	130
노선도	-	-	1	7	67	37	18	130
운행시간표	-	-	-	6	66	43	15	130
의자	-	-	-	6	73	39	12	130
청결상태	-	-	-	4	72	38	16	130
전반적인 기대감	-	-	-	23	22	53	32	130
전반적인 만족도	-	-	-	6	57	49	18	130
비율 (%)	기대감	-	-	17.7	16.9	40.8	24.6	100.0
	만족도	-	-	4.6	43.8	37.7	13.8	100.0

(5) 시내버스(차량) 만족도 조사

- 현재 거주하고 있는 지역에서 주로 이용하는 시내버스(차량)에 대하여 기대감은 40.0% 만족하고 있으며, 전반적인 만족도는 48.5%로 만족하고 있음
- 현재 거주하고 있는 지역에서 주로 이용하는 시내버스(차량)에 대하여 안전운전, 교통약자 안전한 탑승 확인, 이용 요금은 각각 1건 약간불만족하다고 응답하였음

[표 3-57] 현재 거주하고 계신 지역에서 주로 이용하는 시내버스(차량)에 대한 평가

평가요소	매우 불만족	불만족	약간 불만족	보통	약간 만족	만족	매우 만족	합계
운전기사 친절성	-	-	-	10	54	40	26	130
교통약자 좌석	-	-	-	3	33	56	38	130
저상버스 운행 빈도	-	-	-	8	64	43	15	130
차량 내부 청결성	-	-	-	4	45	47	34	130
안전운전	-	-	1	4	35	53	37	130
탑승 확인	-	-	1	1	38	58	32	130
이용 요금	-	-	1	13	55	38	23	130
안내시설	-	-	-	3	33	70	24	130
승강구	-	-	-	-	43	61	26	130
손잡이	-	-	-	1	50	58	21	130
장애인접가능표시	-	-	-	1	42	66	21	130
전반적인 기대감	-	-	-	8	32	52	38	130
전반적인 만족도	-	-	-	2	36	63	29	130
비율 (%)	기대감	-	-	6.2	24.6	40.0	29.2	100.0
	만족도	-	-	1.5	27.7	48.5	22.3	100.0

(6) 도시철도(지하철)역 만족도 조사

- 현재 거주하고 있는 지역에서 주로 이용하는 도시철도(지하철)역에 대하여 기대감은 50.0% 매우 만족하고 있으며, 전반적인 만족도는 44.4%로 만족하고 있음

[표 3-58] 현재 거주하고 계신 지역에서 주로 이용하는 도시철도(지하철)역에 대한 평가

평가요소	매우 불만족	불만족	약간 불만족	보통	약간 만족	만족	매우 만족	이용 안함	합계	
역무원 친절성	-	-	-	1	18	22	13		54	
매개시설	-	-	-	1	6	7	7	33	54	
출입구/출입문	-	-	-	3	5	29	17		54	
통로(폭)	-	-	-	3	8	30	13		54	
경사로	-	-	-	3	21	18	12		54	
이동시설	-	-	-	4	9	28	13		54	
계단	-	-	-	9	13	18	14		54	
위생시설(화장실)	-	-	-	5	4	27	18		54	
안내시설	-	-	-	1	5	9	6	33	54	
노선도	-	-	-	3	8	30	13		54	
운행시간표	-	-	-	3	9	24	18		54	
의자	-	-	-	2	12	28	12		54	
승강장	-	-	-	3	6	26	19		54	
임산부 휴게시설	-	-	-	-	1	-	-	53	54	
청결상태	-	-	-	-	10	23	21		54	
탑승보조서비스	-	-	-	-	2	1	-	51	54	
전반적인 기대감	-	-	-	2	13	12	27		54	
전반적인 만족도	-	-	-	-	14	24	16		54	
비율 (%)	기대감	-	-	-	3.7	24.1	22.2	50.0		100.0
	만족도	-	-	-	-	25.9	44.4	29.6		100.0

(7) 도시철도(지하철차량) 만족도 조사

- 현재 거주하고 있는 지역에서 주로 이용하는 도시철도(지하철차량)에 대하여 기대감은 40.7% 매우만족하고 있으며, 전반적인 만족도는 53.7%로 만족하고 있음
- 현재 거주하고 있는 지역에서 주로 이용하는 도시철도(지하철차량)에 대하여 수직손잡이, 출입구 통로는 각각 1건 약간불만족하다고 응답하였음

[표 3-59] 현재 거주하고 계신 지역에서 주로 이용하는 도시철도(지하철차량)에 대한 평가

평가요소	매우 불만족	불만족	약간 불만족	보통	약간 만족	만족	매우 만족	이용 안함	합계	
교통약자용 좌석	-	-	-	1	5	20	7	21	54	
차량 내부 청결성	-	-	-	3	8	22	21		54	
안내시설	-	-	-	5	7	29	13		54	
수직손잡이	-	-	1	2	15	26	10		54	
장애인접근가능표시	-	-	-	-	4	4	2	44	54	
출입구 통로	-	-	1	1	6	25	21		54	
차량과 승강장 간격	-	-	-	2	7	21	24		54	
정확한 위치에 정차	-	-	-	2	8	20	24		54	
이용 요금	-	-	-	4	18	21	11		54	
탑승보조서비스	-	-	-	-	-	-	-	53	54	
전반적인 기대감	-	-	-	1	10	21	22		54	
전반적인 만족도	-	-	-	-	10	29	15		54	
비율 (%)	기대감	-	-	-	1.9	18.5	38.9	40.7		100.0
	만족도	-	-	-	-	18.5	53.7	27.8		100.0

(8) 고속/시외버스 및 터미널 만족도 조사

- 이용하신 고속/시외버스 및 터미널에 대하여 기대감은 50.0% 약간만족하고 있으며, 전반적인 만족도는 36.8%로 만족하고 있음
- 이용하신 고속/시외버스 및 터미널에 대하여 경사로 3건, 터미널 직원 친절성 2건, 출입구/출입문, 통로(폭), 이동시설, 위생시설(화장실), 의자는 각각 1건 약간불만족하다고 응답하였음
- 조사내용 중 임산부 휴게시설, 탑승보조서비스는 이용자가 없어 평가에서 제외하였음

[표 3-60] 이용하신 고속/시외버스 및 터미널에 대한 평가

평가요소	매우 불만족	불만족	약간 불만족	보통	약간 만족	만족	매우 만족	이용 안함	합계
터미널직원 친절성	-	-	2	3	10	16	7		38
운행시간표	-	-	-	5	15	10	8		38
매개시설	-	-	-	4	10	5	2	17	38
출입구/출입문	-	-	1	4	10	16	7		38
통로(폭)	-	-	1	4	8	18	7		38
경사로	-	-	3	5	11	12	7		38
이동시설	-	-	1	6	11	13	7		38
계단	-	-	-	9	10	11	8		38
위생시설(화장실)	-	-	1	2	13	17	5		38
안내시설	-	-	-	2	6	6	4	20	38
의자	-	-	1	5	8	17	7		38
승강장	-	-	-	4	15	11	8		38
임산부 휴게시설	-	-	-	-	-	-	-	38	38
청결상태	-	-	-	-	11	20	7		38
탑승보조서비스	-	-	-	-	-	-	-	38	38
전반적인 기대감	-	-	-	5	19	3	11		38
전반적인 만족도	-	-	-	2	13	14	9		38
비율 (%)	기대감	-	-	13.2	50.0	7.9	28.9		100.0
	만족도	-	-	5.3	34.2	36.8	23.7		100.0

(9) 고속/시외버스(차량) 만족도 조사

- 이용하신 고속/시외버스(차량)에 대하여 기대감은 44.7% 약간만족하고 있으며, 전반적인 만족도는 44.7%로 약간만족하다고 응답하였음
- 이용하신 고속/시외버스(차량)에 대하여 이용요금 2건, 안내시설 1건은 약간불만족하다고 응답하였음

[표 3-61] 이용하신 고속/시외버스(차량)에 대한 평가

평가요소	매우 불만족	불만족	약간 불만족	보통	약간 만족	만족	매우 만족	이용 안함	합계
운전기사 친절성	-	-	-	3	14	10	11		38
차량 내부 청결성	-	-	-	3	5	22	8		38
내부시설	-	-	-	6	10	16	6		38
이용 요금	-	-	2	8	14	7	7		38
안내시설	-	-	1	6	14	10	7		38
휠체어승가설비	-	-	-	-	-	1	-	37	38
승강구	-	-	-	1	9	20	8		38
탑승보조서비스	-	-	-	-	-	1	-	37	38
전반적인 기대감	-	-	-	8	17	3	10		38
전반적인 만족도	-	-	-	1	17	11	9		38
비율 (%)	기대감	-	-	21.1	44.7	7.9	26.3		100.0
	만족도	-	-	2.6	44.7	28.9	23.7		100.0

(10) 특별교통수단 대체수단(장애인 콜택시 등) 만족도 조사

- 이용하신 특별교통수단 대체수단(장애인 콜택시 등)에 대하여 기대감은 46.2% 약간만족하고 있으며, 전반적인 만족도는 각각 42.3%로 약간만족, 만족하다고 응답하였음

[표 3-62] 이용하신 특별교통수단 대체수단(장애인 콜택시 등)에 대한 평가

평가요소	매우 불만족	불만족	약간 불만족	보통	약간 만족	만족	매우 만족	합계	
승무원 친절성	-	-	-	2	14	10	-	26	
예약,배차의 편리성	-	-	-	2	16	7	1	26	
차량 내부 청결성	-	-	-	3	14	9	-	26	
안전운전	-	-	-	4	10	12	-	26	
이용 요금	-	-	-	4	11	11	-	26	
전반적인 기대감	1	-	-	6	12	7	-	26	
전반적인 만족도	-	-	-	4	11	11	-	26	
비율 (%)	기대감	3.8	-	-	23.1	46.2	26.9	-	100.0
	만족도	-	-	-	15.4	42.3	42.3	-	100.0

(11) 종합평가

- 보행환경과 여객시설, 교통수단 중 보행환경(보도, 지하도, 육교, 횡단보도 등)의 개선이 가장 시급하다고 62.6% 응답하였음

[표 3-63] 종합평가

구분	보행환경	여객시설	교통수단	합계
응답자(명)	92	20	35	147
구성비(%)	62.6	13.6	23.8	100.0

- 보행시설 중 횡단보도가 개선이 가장 시급하다고 44.2% 응답하였음

[표 3-64] 보행시설 개선 종합평가

구분	보도(인도)	횡단보도	지하도	육교	합계
응답자(명)	59	65	6	17	147
구성비(%)	40.1	44.2	4.1	11.6	100.0

- 여객시설 중 버스정류장의 개선이 가장 시급하다고 70.7% 응답하였음

[표 3-65] 여객시설 개선 종합평가

구분	버스 터미널	버스 정류장	지하철역	철도역	택시 정류장	여객선 터미널	기타	합계
응답자 (명)	20	104	8	1	11	2	1	147
구성비 (%)	13.6	70.7	5.4	0.7	7.5	1.4	0.7	100.0

○ 교통수단 중 버스의 개선이 가장 시급하다고 74.8% 응답하였음

[표 3-66] 교통수단 개선 종합평가

구분	버스	지하철	철도	여객선	택시	장애인 택시	셔틀 버스	승용차	기타	합계
응답자 (명)	110	13	2	2	13	3	1	2	1	147
구성비 (%)	74.8	8.8	1.4	1.4	8.8	2.0	0.7	1.4	0.7	100.0

○ 정부의 정책 중 우선적으로 추진되어야 할 사항은 버스, 지하철에 편의시설을 설치하여 대중교통 이용 편리 도모 의견이 37.4%로 가장 많이 응답하였으며, 몸이 불편한 교통약자에 대한 특별이동수단을 확대 설치 의견이 31.3%로 두 번째로 많이 응답하였음

[표 3-67] 정부의 정책 추진사항 평가

정부 정책	응답자(명)	구성비(%)
버스, 지하철에 편의시설을 설치하여 대중교통 이용 편리 도모	55	37.4
몸이 불편한 교통약자에 대한 특별이동수단을 확대 설치	46	31.3
자가운전자에 대한 지원책 강화	11	7.5
안전하며 장애물이 없도록 도로의 보행환경 개선	27	18.4
교통약자를 배려하는 인식 개선 캠페인	8	5.4
합 계	147	100.0

3.3 교통약자 거주 실태 및 보호구역 조사

가. 교통약자 거주 실태조사

- 광주광역시의 2020년 12월 기준 장애인수는 총 70,061명으로 지역별(구별)거주 분포를 살펴보면 북구가 21,722명으로 가장 높은 것으로 조사되었으며, 동별 거주 분포는 광산구 우산동이 3.31%로 가장 많고 광산구 수완동 3.16%, 남구 효덕동이 3.04% 순으로 나타나고 있음

[표 3-68] 광주광역시 장애인 거주실태 현황(단위 : 명)

구 분		장애인수	비율	구 분		장애인수	비율
동구	충장동	246	0.35%	서구	농성2동	372	0.53%
	동명동	266	0.38%		광천동	448	0.64%
	계림1동	552	0.79%		유덕동	462	0.66%
	계림2동	375	0.54%		치평동	1,062	1.52%
	산수1동	471	0.67%		상무1동	905	1.29%
	산수2동	629	0.90%		상무2동	1,753	2.50%
	지산1동	235	0.34%		화정1동	699	1.00%
	지산2동	263	0.38%		화정2동	714	1.02%
	서남동	148	0.21%		화정3동	516	0.74%
	학동	404	0.58%		화정4동	783	1.12%
	학운동	764	1.09%		서창동	351	0.50%
	지원1동	466	0.67%		금호1동	1,396	1.99%
	지원2동	810	1.16%		금호2동	891	1.27%
	서구	양동	337		0.48%	풍암동	1,240
양3동		327	0.47%	동천동	758	1.08%	
농성1동		819	1.17%				

제3장 교통약자 이동편의시설 실태조사 및 문제점

구 분		장애인수	비율	구 분		장애인수	비율	
북구	중흥1동	292	0.42%	남구	월산동	533	0.76%	
	중흥2동	334	0.48%		월산4동	634	0.91%	
	중흥3동	254	0.36%		월산5동	437	0.62%	
	중앙동	224	0.32%		백운1동	688	0.98%	
	임동	416	0.59%		백운2동	367	0.52%	
	신안동	662	0.95%		주월1동	1,053	1.50%	
	용봉동	1,577	2.25%		주월2동	534	0.76%	
	운암1동	735	1.05%		효덕동	2,126	3.04%	
	운암2동	697	1.00%		송암동	640	0.91%	
	운암3동	563	0.80%		대촌동	567	0.81%	
	동림동	1,047	1.50%		광산구	송정1동	663	0.95%
	우산동	1,010	1.44%			송정2동	446	0.64%
	풍향동	286	0.41%			도산동	807	1.15%
	문화동	1,344	1.92%			신흥동	291	0.42%
	문흥1동	672	0.96%			어룡동	1,364	1.95%
	문흥2동	802	1.15%	우산동		2,318	3.31%	
	두암1동	507	0.72%	월곡1동		525	0.75%	
	두암2동	910	1.30%	월곡2동		737	1.05%	
	두암3동	1,575	2.25%	비아동		382	0.55%	
	삼각동	592	0.85%	첨단1동		823	1.18%	
	일곡동	945	1.35%	첨단2동		1,472	2.10%	
	매곡동	578	0.83%	신가동		860	1.23%	
	오치1동	579	0.83%	운남동		1,152	1.65%	
	오치2동	1,186	1.69%	수완동		2,213	3.16%	
	석곡동	238	0.34%	하남동		887	1.27%	
	건국동	1,093	1.56%	임곡동	226	0.32%		
	양산동	1,668	2.38%	동곡동	182	0.26%		
	신용동	936	1.34%	평동	385	0.55%		
	남구	양림동	475	0.68%	삼도동	427	0.61%	
		방림1동	384	0.55%	본량동	379	0.54%	
방림2동		552	0.79%	신창동	1,030	1.47%		
봉선1동		791	1.13%	합 계	70,061	100%		
봉선2동		1,094	1.56%					
사직동		356	0.51%					

자료 : 광주광역시 각 구청별 통계자료(2020년 12월 기준)

나. 광주광역시 어린이 보호구역 지정 현황

(1) 개요

- 지정대상 : 초등학교, 유치원, 특수학교, 100명 이상 보육시설(학원)
- 법적근거 : 도로교통법 제12조(어린이 보호구역의 지정 및 관리)
 - 어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙 제3조(보호구역의 지정)
- 지정절차 : 학교장 등 신청 ⇨ 현장조사 ⇨ 경찰서, 자치구 등 협의 ⇨ 지정(시장)
- 사업내용 : 보호구역표지판, 보·차도 분리, 과속방지턱, 칼라포장 등

(2) 어린이 보호구역 지정 및 관리

- 초등학교 등 주출입문을 중심으로 반경 300m이내의 통학로에 인도·차도 분리, 방호울타리, 과속방지턱, 진입로 칼라포장 등 각종 교통안전시설물을 설치하고 있음
- 어린이 교통사고율 감소를 위하여 우리시 관내의 초등학교와 유치원 등 어린이 보호구역으로 지정된 지점에 교통안전시설 등을 설치, 정비함으로써 어린이들이 안전하게 등·하교할 수 있도록 지정 및 개선하는 계획임

[표 3-69] 광주광역시 어린이보호구역 지정 대상 및 지정 현황

시설종류	계	동구	서구	남구	북구	광산구
계	456	39	81	60	133	143
초등학교	157	11	31	23	47	45
유치원	115	5	15	20	36	39
특수학교	7	1	1	1	2	2
보육시설	177	22	34	16	48	57

자료 : 광주광역시 교통정책과 내부자료(2022년 말 기준)

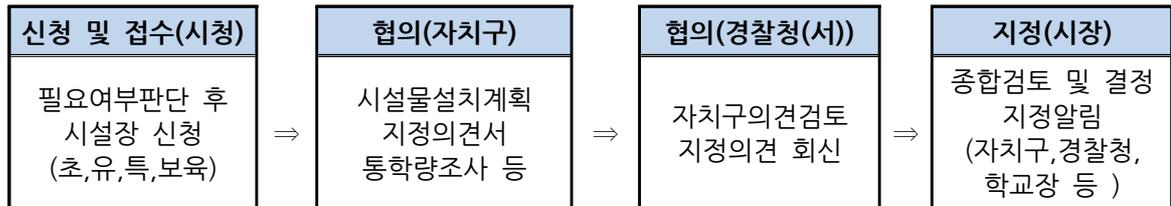


[그림 3-29] 광주광역시 어린이 보호구역 지정 사례

다. 광주광역시 노인 보호구역 지정 현황

(1) 노인보호구역 지정 및 관리

○ 보호구역 신청 절차



○ 지정 시 조사항목

- 보호구역 지정 대상시설 주변 도로의 자동차 통행량 및 주차수요
- 보호구역 지정 대상시설 주변 도로의 신호기, 안전표지 및 도로부속물 시설현황
- 보호구역 지정 대상시설 주변 도로에서의 연간 교통사고 발생현황
- 보호구역 지정 대상시설 주변 도로를 통행하는 노인의 수와 통행로의 체계 등

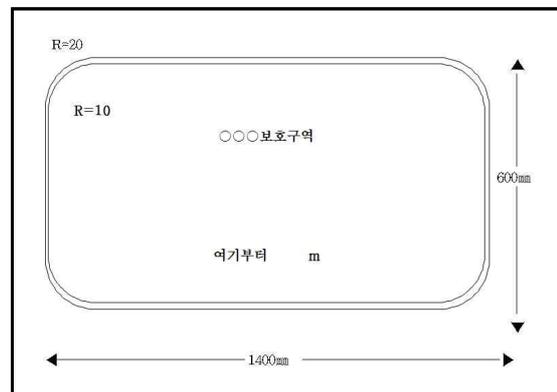
○ 보호구역 지정 및 관리계획

- 지방경찰청장 및 경찰서장은 신청지역 시설 주출입문에서 300m 이내의 도로에 대해 ‘노인 보호구역’으로 지정
- 해당규칙 제11조 사후관리 규정에 의거 해당시설의 사후관리 및 해당조치 의무화

(2) 노인 보호구역 관련시설

○ 노인 보호구역관련 안전시설

- 도로반사경
- 과속방지시설(Speed Hump)
- 미끄럼 방지시설
- 방호 울타리
- 기타 노인보호 필요시설



[그림 3-30] 보호구역 표지예시

○ 신호등

- 노인 보호구역 신호등 우선설치
(어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙 제6조)
- 노인 보행특성을 고려한 보행신호 녹색시간 조정

[표 3-70] 평균보행속도 비교

구 분	일 반 인	노 인	비 고
평균보행속도(m/sec)	1.0~1.2	0.8~1.0	

○ 주변 주차(노상주차) 금지

- 노인복지시설 주출입문과 직접 연결된 도로의 경우 노상주차장 설치 금지
- 기존 노상주차장은 노인이동을 고려하여 이전해야 할 것

(3) 광주광역시 노인 보호구역 지정 현황

○ 노인 보호구역 지정 현황

- 2022년 말 현재 54개소

○ 구별 현황

- 동구 6개소, 서구 12개소, 남구 9개소, 북구 12개소, 광산구 15개소

○ 종류

- 여가 26개소, 의료 18개소, 주거 1개소, 도시공원 4개소, 생활체육 5개소

[표 3-71] 광주광역시 노인보호구역 지정 현황

구 분	대상시설현황	지정현황
계	1,677	54
노인여가 복지시설	복지관	11
	경로당	11
	노인교실	4
노인의료 복지시설	요 양 원	18
노인주거 복지시설	양 로 원	1
공 원	도시공원	4
	자연공원	0
생활체육시설	98	5

자료 : 광주광역시 교통정책과 내부자료, 2022년 말 기준

[표 3-72] 광주광역시 노인보호구역 자치구별 현황

구 분	계	동구	서구	남구	북구	광산구
노인보호구역	54	6	12	9	12	15



[그림 3-31] 광주광역시 노인 보호구역 지정 사례

라. 광주광역시 장애인 보호(안전)구역 지정 현황

(1) 장애인 보호(안전)구역 추진내용 및 절차

- 장애인 복지시설 주변 등 장애인들의 통행이 잦은 장소를 대상으로 적극적인 장애인 보호(안전)구역 개선사업을 통해 교통사고를 예방함
 - 장애인복지시설 : 장애인 복지법 제58조 제1항 제1호에 따른 장애인 생활시설
 - 광주광역시 장애인복지 생활시설 : 24개소
(동구 2개소, 서구 1개소, 남구 4개소, 북구 8개소, 광산구 9개소)
- 장애인 보호(안전)구역 개선사업 시행 시 사전 현장조사를 통해 주변 도로 및 교통여건, 장애인 통행특성 등을 고려한 교통안전시설 설치로 교통약자의 안전한 보행환경을 조성함
- 장애인 보호(안전)구역 내에서 발생한 교통사고 현황을 정기적으로 조사하여 사고위험요인을 제거하거나 완화시킬 수 있는 대책을 마련하여 시행하고, 보호(안전)구역 내 교통안전 시설물에 대한 지속적 관리를 실시함
 - 어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙 제3조(보호구역의 지정)

제4차 광주광역시 교통약자 이동편의 증진계획

- 장애인복지시설을 설치·운영하는 자가 시장에게 장애인 보호(안전)구역 지정을 신청하며, 이후 추진절차는 노인 보호구역과 같음

(2) 기대효과

- 정량적 : 장애인 교통사고 감소
- 정성적 : 장애인 보호(안전)구역 내 보행만족도 증대

(3) 광주광역시 장애인 보호(안전)구역 지정 현황

- 장애인 보호(안전)구역 지정현황 : 2022년 말 현재 11개소

[표 3-73] 광주광역시 장애인보호구역 자치구별 현황

구 분	계	동구	서구	남구	북구	광산구
장애인	11	-	-	1	4	6

자료 : 광주광역시 교통정책과 내부자료, 2022년 말 기준



[그림 3-32] 장애인 보호(안전)구역 지정사례

마. 장애물 없는 생활환경 인증제 도입(Barrier Free)

(1) 도입배경 및 개요

- 장애물 없는 생활환경 인증제도란 어린이·노인·장애인·임산부뿐만 아니라 일시적 장애인 등이 개별시설물 지역을 접근 이용·이동함에 있어 불편을 느끼지 않도록 계획·설계·시공·관리 여부를 공신력 있는 기관이 평가하여 인증하는 제도임

- 교통약자가 사용할 수 있는 시설을 만들게 하여 낮은 이용률을 높이기 위해 현행 준공 후 이용가능 유·무를 인·허가 담당자가 이해할 수준 정도로만 판단할 수밖에 없게 되어 있는 제도를 개선하기 위하여 시설물의 이용가능 유·무를 설치 이전에서부터 이후까지 국가적 차원에서 검증하고 보장하자는 것이 BF인증 제도의 도입배경임
- 정부의 BF제도 시행방침 및 지원 상황에 따라 광주광역시도 2013년도 “광주광역시 남구청사”를 시작으로 점차적으로 도입을 확대하는 추세임

(2) 관련법 검토

- 장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률 제10조 2
 - 보건복지부장관과 국토교통부장관은 장애인 등이 대상시설을 안전하고 편리하게 이용할 수 있도록 편의시설의 설치·운영을 유도하기 위하여 대상시설에 대하여 장애물 없는 생활환경 인증을 할 수 있음
 - 대상시설에 대하여 인증을 받으려는 시설주는 보건복지부장관 등에게 인증을 신청하여야 하며, 국가나 지방자치단체에서 신축하는 청사, 문화시설 등의 공공건물 및 공중이용시설 중에서 공공업무에 관한 시설에 관해서는 의무적으로 인증을 받아야 하며, 민간발주 건축물에 경우 선택사항으로 인증을 득할 수 있음
- BF 인증대상
 - 광주광역시 장애물 없는 생활환경 인증제(BF)를 득한 건축물은 본 인증 31개소, 예비인증 188개소인 것으로 조사되었음

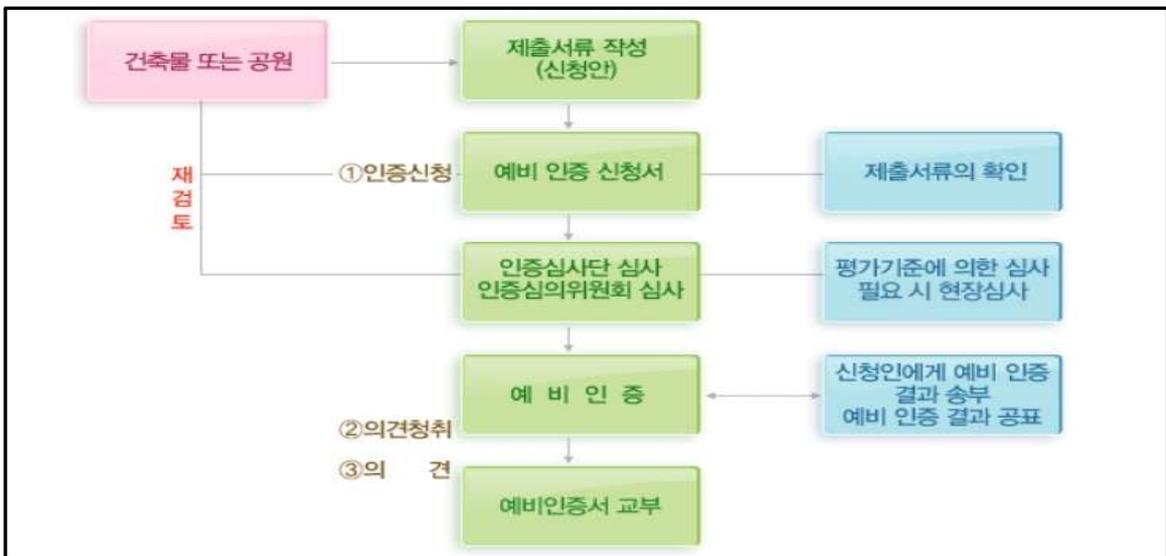


[그림 3-33] BF인증(Barrier Free)마크 및 광주 챔피언스 필드 인증현황사례

[표 3-74] BF 인증 대상시설

구분	대상	세부시설
도시 및 구역	도시구성체계	보행망, 녹지조성계획, 이용 및 교통시설 계획 등
	보행네트워크	보행자 전용도로부문, 보차공존도로 부문 등
	도시관리	제도, BF계획 수립 여부
개별 시설	건축물	매개시설, 내부시설, 위생시설, 안내시설, 기타시설 및 설비
	도로	매개시설, 유도 및 안내시설, 위생시설, 편의시설, BF 보행의 연속성
	공원	매개시설, 유도 및 안내시설, 위생시설, 편의시설, BF 보행의 연속성
	여객시설	매개시설, 내부시설, 위생시설, 안내시설, 기타
	교통수단	버스, 철도, 도시철도, 광역철도 등

○ 단계별 인증절차 및 세부내용임



[그림 3-34] 예비 인증 신청절차



[그림 3-35] 본 인증 신청절차

3.4 교통약자 이동 관련 문제점

3.4.1 교통수단

가. 이동편의시설의 문제점

- 버스의 경우 저상버스를 제외한 일반버스에 휠체어 승강설비가 전무한 실정이며, 일반버스에 교통약자용 좌석의 설치는 되어 있으나 기준인 전체좌석의 1/3이상 확보는 미비한 수준임
- 도시철도의 경우 교통약자 시설이 양호하게 설치되어 있지만, 수직손잡이가 부족하여 도시철도내 입석승객의 안전뿐만 아니라 교통약자의 차량 내 이동에 제약이 따르는 실정임

[표 3-75] 교통수단 이동편의시설 문제점

구 분	문 제 점
버스	<ul style="list-style-type: none"> • 높은 계단으로 인한 교통약자의 탑승이 어려움(승강설비 부족) • 차량 내 청각장애인을 위한 전자문자 안내판의 부족 • 교통약자전용 좌석의 부족 • 저상버스의 부족
도시철도	<ul style="list-style-type: none"> • 수직손잡이의 부족
기타	<ul style="list-style-type: none"> • 특별교통수단의 부족

나. 여객시설 이동편의시설의 문제점

- 도시철도 역사의 경우 전체적으로 교통약자를 위한 이동편의시설의 설치가 비교적 양호하지만 통로의 손잡이 시설이 설치되어 있지 않아 교통약자의 역사 내 이동에 어려움을 줄 수 있음
- 계단을 이용 시 에스컬레이터 및 승강기가 시설 설치가 미비하여 휠체어 사용자의 이용에 제약이 있음
- 일부 버스정류장의 경우 좁은 보도에 정류소를 설치함에 따라 보도폭의 협소 및 휠체어 활동공간의 제약을 받는 것으로 나타남
- 버스정류장에는 점자블럭과 안내시설의 설치가 미비하여 교통약자의 이용이 어려운 것으로 나타남

[표 3-76] 여객시설 이동편의시설 문제점

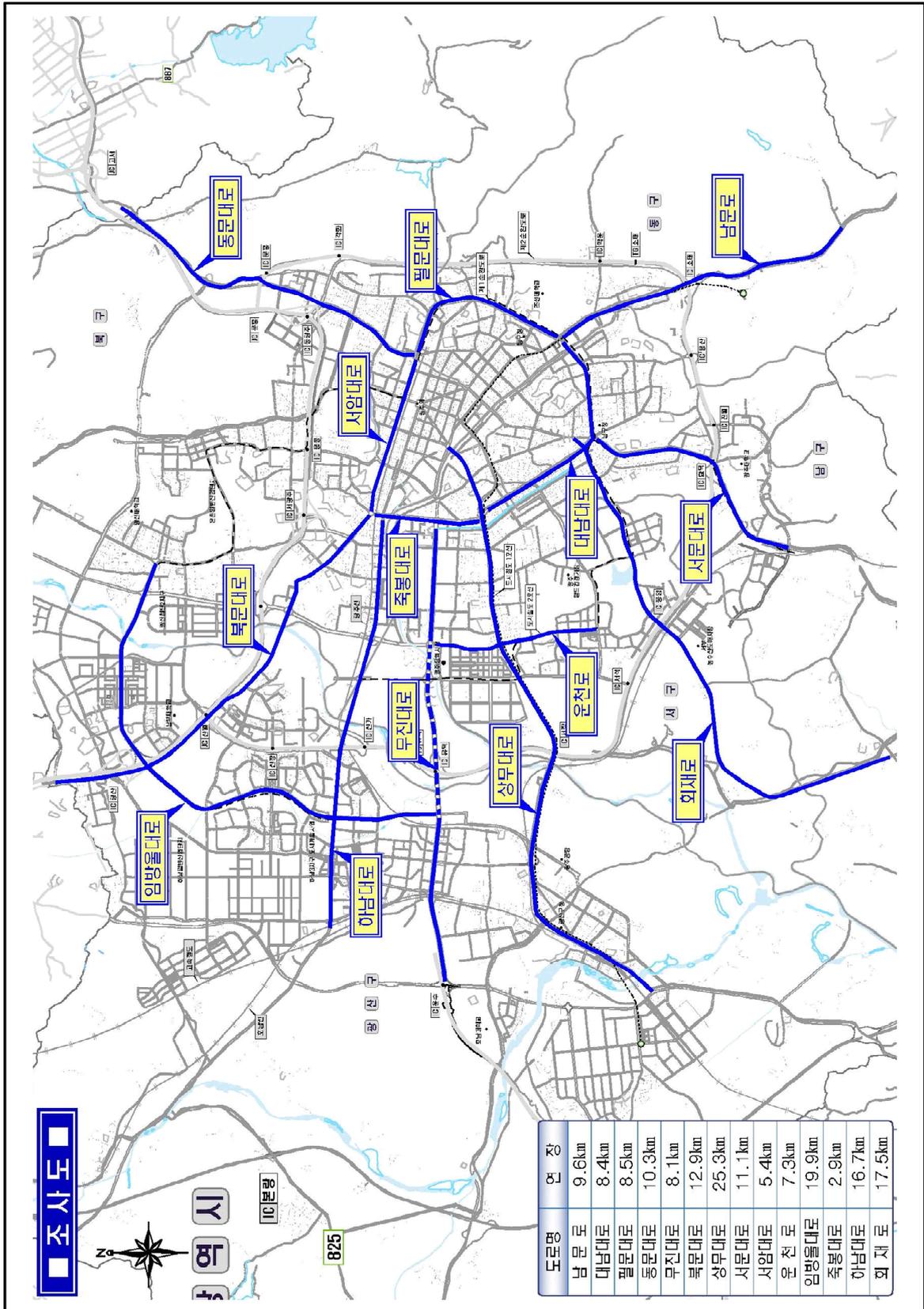
구 분	문 제 점
여객자동차 터미널 및 역사	<ul style="list-style-type: none"> • 접근로상의 높은 계단 • 경사로 미확보 • 에스컬레이터 수평손잡이 미확보 • 장애인화장실 접근동선 과다 및 협소
버스정류장	<ul style="list-style-type: none"> • 표지판형 버스정류장의 경우 이동편의시설의 부재 • 버스정류장으로 접근하는 점자블록 설치 부재 • 휠체어 활동공간의 부족 및 접근동선 미확보 • 승하차공간 연석의 높은 턱

다. 보행환경시설의 문제점

- 보행환경시설의 전반적인 실태를 살펴보면 보도폭이 협소하고, 점자블럭이 기준에 적합하지 않거나 미설치 된 구간이 많아 교통약자의 이용에 불편을 초래함
- 유효보도폭이 확보된 곳이지만 주변 지장물이나 노상 적치물 및 보도내 불법주정차로 인하여 일부 구간에서 유효보도폭이 협소하여 보행환경이 열악한 지점이 상존함
- 음향신호기의 경우 설치되어 운영하고 있는 곳이 있으나 시각장애인들의 음향신호기 사용을 위해 접근이 용이하도록 하는 점자블럭의 설치는 매우 열악함
- 기존에 설치된 볼라드는 교통약자 시설 기준에 맞지 않아 미관상 저해를 줄 뿐 아니라, 시각장애인에게는 보행장애물로 이동시 사고를 유발할 가능성이 높음

[표 3-77] 보행환경시설 문제점

구 분	문 제 점
보도	<ul style="list-style-type: none"> • 좁은 유효보도폭 및 노상지장물, 노상적치물로 인한 유효보도폭 협소 • 보도의 포장상태 불량 • 점자블럭 및 선형블럭의 미설치 및 기준미적합 설치 • 보도내 불법 주정차로 인한 보도의 연속성 결여 및 유효보도폭 협소 • 잦은 차량진출입부로 인해 차량과 보행자와의 상충 • 보도관리상태 미흡
횡단보도	<ul style="list-style-type: none"> • 음향신호기 접근 점자블록 미설치 • 볼라드 미설치 및 설치기준 부적합
기타도로 부속시설	<ul style="list-style-type: none"> • 보도내 불법주정차 • 육교 및 지하보도 점형블록 및 점자표시 설치 미흡



[그림 3-36] 도로의 보도 교통약자 이동편의시설 조사지점

[표 3-78] 보행환경시설 문제점보도의 교통약자 이동편의시설 설치현황 및 문제점

연번	도로명	보도		점자블록		신호등		블라드	횡단 보도
		포장	보도폭 2m이상	선형	횡단 보도	음향기	잔여시간		
1	남문로	100.0%	58.2%	3.2%	56.8%	22.7%	59.1%	98.1%	42.4%
		• 선형 점자블록 설치 걱정률 3.2%로 낮음, 신호등 음향기 설치 걱정률 22.7%로 낮음, 횡단보도 설치 걱정률 42.4%로 낮음.							
2	대남대로	96.3%	86.0%	0.2%	35.8%	20.1%	40.3%	97.5%	76.9%
		• 선형 점자블록 설치 걱정률 0.2%로 낮음, 신호등 음향기 설치 걱정률 20.1%로 낮음, 횡단보도 점자블록 설치 걱정률 35.8%로 낮음.							
3	필문대로	99.2%	94.7%	0.1%	47.5%	16.4%	47.5%	97.0%	60.3%
		• 선형 점자블록 설치 걱정률 0.1%로 낮음, 신호등 음향기 설치 걱정률 16.4%로 낮음, 횡단보도 점자블록과 신호등 잔여시간 설치 걱정률 47.5%로 낮음.							
4	동문대로	100.0%	53.1%	0.1%	38.1%	6.0%	39.3%	59.6%	75.0%
		• 선형 점자블록 설치 걱정률 0.1%로 낮음, 신호등 음향기 설치 걱정률 6.0%로 낮음, 신호등 잔여시간 설치 걱정률 39.3%로 낮음.							
5	무진대로	100.0%	100.0%	13.4%	24.0%	44.0%	49.3%	81.4%	92.0%
		• 선형 점자블록 설치 걱정률 13.4%로 낮음, 횡단보도 점자블록 설치 걱정률 24.0%로 낮음. 신호등 음향기 설치 걱정률 44.0%로 낮음,							
6	북문대로	100.0%	95.7%	1.2%	32.5%	15.7%	21.7%	59.9%	66.7%
		• 선형 점자블록 설치 걱정률 1.2%로 낮음, 신호등 음향기 설치 걱정률 15.7%로 낮음, 신호등 잔여시간 설치 걱정률 21.7%로 낮음.							
7	상무대로	98.2%	91.9%	24.6%	23.8%	27.0%	51.2%	86.9%	55.5%
		• 횡단보도 점자블록 설치 걱정률 23.8%로 낮음, 선형 점자블록 설치 걱정률 24.6%로 낮음, 신호등 음향기 설치 걱정률 27.0%로 낮음.							
8	서문대로	98.2%	88.5%	0.7%	61.8%	20.0%	36.4%	98.9%	78.8%
		• 선형 점자블록 설치 걱정률 0.7%로 낮음, 신호등 음향기 설치 걱정률 20.0%로 낮음, 신호등 잔여시간 설치 걱정률 36.4%로 낮음.							
9	서암대로	97.8%	95.2%	0.6%	38.2%	23.5%	57.4%	23.1%	34.4%
		• 선형 점자블록 설치 걱정률 0.6%로 낮음, 블라드 설치 걱정률 23.1%로 낮음. 신호등 음향기 설치 걱정률 23.5%로 낮음.							
10	운천로	100.0%	97.4%	0.1%	9.5%	19.0%	54.8%	86.8%	58.3%
		• 선형 점자블록 설치 걱정률 0.1%로 낮음, 횡단보도 점자블록 설치 걱정률 9.5%로 낮음. 신호등 음향기 설치 걱정률 19.0%로 낮음.							
11	임방울대로	100.0%	98.3%	37.2%	33.3%	10.9%	38.4%	80.1%	94.4%
		• 신호등 음향기 설치 걱정률 10.9%로 낮음, 횡단보도 점자블록 설치 걱정률 33.3%로 낮음, 선형 점자블록 설치 걱정률 37.2%로 낮음.							
12	죽봉대로	100.0%	74.8%	1.5%	13.5%	18.9%	37.8%	46.8%	71.8%
		• 선형 점자블록 설치 걱정률 1.5%로 낮음, 횡단보도 점자블록 설치 걱정률 13.5%로 낮음. 신호등 음향기 설치 걱정률 18.9%로 낮음.							
13	하남대로	100.0%	84.5%	5.8%	36.4%	4.0%	84.8%	68.3%	72.1%
		• 신호등 음향기 설치 걱정률 4.0%로 낮음, 선형 점자블록 설치 걱정률 5.8%로 낮음, 횡단보도 점자블록 설치 걱정률 36.4%로 낮음.							
14	회재로	100.0%	93.6%	0.1%	28.3%	13.1%	87.9%	74.3%	58.2%
		• 선형 점자블록 설치 걱정률 0.1%로 낮음, 신호등 음향기 설치 걱정률 13.1%로 낮음, 횡단보도 점자블록 설치 걱정률 28.3%로 낮음.							

라. 저상버스의 문제점

- 저상버스는 현재 330대가 38개 노선을 운영 중이나, 면허대수 999대의 33.0% 수준으로 부족함
- 저상버스를 이용하려는 휠체어 이용자들의 경우 버스정류장내 활동공간이 부족하여 버스 승하차가 어려우며, 정류소 근처 불법 주정차 및 장애인 대기공간이 별도 마련되어 있지 않아 버스 운전자가 정류소내 휠체어대기자를 식별하기 어려움
- 또한, 보도내 지장물로 인한 버스정류장 접근시 장애인의 불편을 초래하며 버스 도착안내단말기 설치 위치가 높고 쉼터 통로가 기준 이하로 설치되어 있어 휠체어 이용자 접근이 매우 열악한 실정임

[표 3-79] 저상버스의 확보율 및 정류장 이용

구 분	문 제 점		
도입대수	2022년 말 현재	면허대수	확보율
	330대	999대	33.0%
문제점	<ul style="list-style-type: none"> • 휠체어 활동공간 협소 • 보도내 지장물로 인한 접근불편 • 쉼터내 버스도착안내단말기로의 접근 불량 • 저상버스 운전자가 휠체어를 이용하는 대기승객을 확인하기 어려움 		

마. 특별교통수단의 문제점

- 특별교통수단은 현재 116대가 도입되어 운영중이나 법정도입대수 128대의 90.6% 수준으로 부족함
- 특별교통수단 이용자만족도 조사결과 만족도는 보통수준으로 나타났으며, 이용시 가장 불편한 답변이 운행대수의 부족에 따른 대기시간이 과다함 등의 문제점이 있는 것으로 분석되었음

[표 3-80] 특별교통수단의 문제점

구분	문 제 점		
도입대수	2022년 현재	법정도입대수	확보율
	116대	128대	90.6%
운영특성 및 문제점	<ul style="list-style-type: none"> · 장애인 복지택시에 대한 만족도 보통수준 <ul style="list-style-type: none"> - 3.43점(5.0만점) · 이용시 불편한 점 <ul style="list-style-type: none"> - 애플리케이션의 불편 - 운행대수 부족 - 대기시간과다(평균 30~40분 이상, 최대 2시간) 		

3.4.2 교통약자별 이동상의 문제점

가. 지체장애인

- 지체장애인의 이동편의시설은 협소한 보도 유효폭, 적합지 않은 보도 턱낮춤 및 수직이동시설(엘리베이터, 에스컬레이터, 휠체어리프트) 미설치 등의 문제로 이동시 가장 큰 저해 요인으로 분석되었음

[표 3-81] 지체장애인의 이동편의시설 문제점

구분	문 제 점
교통수단	<ul style="list-style-type: none"> · 승강장과 차량과의 넓은 간격 · 차량 내 교통약자 좌석 이용상의 어려움 · 버스승·하차시 높은 계단으로 인한 불편 · 특별교통수단의 적은 운행횟수 · 휠체어 승강설비 및 전용공간의 부재 · 수직손잡이의 부족
여객시설	<ul style="list-style-type: none"> · 수직이동시설의 부재로 인한 이동의 불편함 · 장애인 화장실의 부재 및 사용의 어려움 · 안내시설의 미비 · 좁은 보도 및 버스정류장으로 인한 휠체어 이용자의 대기공간 협소
보행환경	<ul style="list-style-type: none"> · 보도의 정비 미비로 인한 이동의 불편 · 좁은 유효폭 및 보도상 불법 적재물로 인한 유효폭 감소 · 육교의 수직이동시설의 부재 · 보도의 턱낮춤 미설치 및 규정에 맞지 않은 턱낮춤 · 잔여시간 표시기의 부족 · 장애인 전용 주차구역의 부족

나. 시각장애인

- 시각장애인의 경우 점자블럭 및 점자표시의 부족, 음성안내시설의 부족이 가장 큰 문제점으로 나타났으며, 규정에 맞지 않는 시설들로 인해 보행상 많은 불편을 겪는 것으로 분석되었음

[표 3-82] 시각장애인의 이동편의시설 문제점

구 분	문 제 점
교 통 수 단	<ul style="list-style-type: none"> • 차량내 음성안내시설 부족 • 승강장과 차량과의 넓은 간격 • 차량 내 교통약자 좌석 이용상의 어려움 • 버스승·하차시 높은계단으로 인한 불편
여 객 시 설	<ul style="list-style-type: none"> • 점자블럭, 점자안내판 등 안내시설의 미비 • 계단, 손잡이 등 기타 시설물에 대한 점자표시의 부족
보 행 환 경	<ul style="list-style-type: none"> • 규정에 맞지 않은 블라드, 보도상의 불법주·정차 등 보행장애물로 인한 이동의 어려움 • 점자블럭의 연속성 결여 • 횡단보도 이용시 음향신호기 부재 및 음향신호기 접근의 어려움 • 보도의 정비 미비로 인한 이동의 불편 • 좁은 유효폭 및 보도상 불법적재물로 인한 유효폭 감소

다. 청각장애인

- 청각장애인의 경우 이동상의 문제는 크지 않지만, 전자문자 안내시설이나 잔여시간 표시기 부족 등의 문제점이 나타난 것으로 분석되었음

[표 3-83] 청각장애인의 이동편의시설 문제점

구 분	문 제 점
교통수단	차량내 전자문자 안내시설의 부재
여객시설	전자문자 안내시설의 부재
보행환경	잔여시간 표시기의 부족

라. 어린이, 임산부, 고령자, 영유아를 동반한 자

- 어린이, 임산부, 고령자, 영유아를 동반한 자의 교통약자의 이동편의시설을 살펴 보면 수직이동시설의 부재, 횡단보도 횡단시간의 부족 등으로 나타났으며, 장애인 이동편의시설의 문제점과 다소 유사한 문제점들이 나타난 것으로 분석되었음

[표 3-84] 어린이, 임산부, 고령자, 영유아를 동반한 자의 이동편의시설 문제점

구 분	문 제 점
교 통 수 단	<ul style="list-style-type: none"> • 승강장과 차량과의 넓은 간격 • 차량 내 교통약자 좌석 이용상의 어려움 • 버스승·하차시 높은 계단으로 인한 불편 • 수직손잡이의 부족 • 버스기사의 난폭운전
여 객 시 설	<ul style="list-style-type: none"> • 수직이동시설의 부재로 인한 이동의 불편함 • 높은 계단, 경사로 등 접근로상의 문제 • 교통정보 등 안내시설의 미비
보 행 환 경	<ul style="list-style-type: none"> • 보도의 정비 미비로 인한 이동의 불편 • 횡단보도 이용시간이 짧음(보행횡단시 교통사고 위험) • 육교의 수직이동시설의 부재 • 잔여시간 표시기의 부족

마. 종합

- 저상버스의 도입 확대를 통해 휠체어 이용자뿐만 아니라 대부분의 교통약자 이용편의 제공 필요
- 다만 노선버스 운행에 한계가 있으므로 특별교통수단의 확충으로 이용자 수요에 맞는 공급을 제공하고 운전원 교육 등 서비스의 질 향상에도 더욱 노력해야함
- 또한 버스, 도시철도 등 교통수단 내 부족한 시설물 보완 및 보충을 실시하고 시각장애인이나 교통약자뿐만 아니라 보행자의 이동편의와 안전을 위하여 노면 상태 불량지점 개선을 통해 안전하고 편리한 보행 환경을 조성해야함

4

계획의 목표 및 기본방향

4.1 국가계획의 검토

4.2 광주광역시 제3차 성과분석

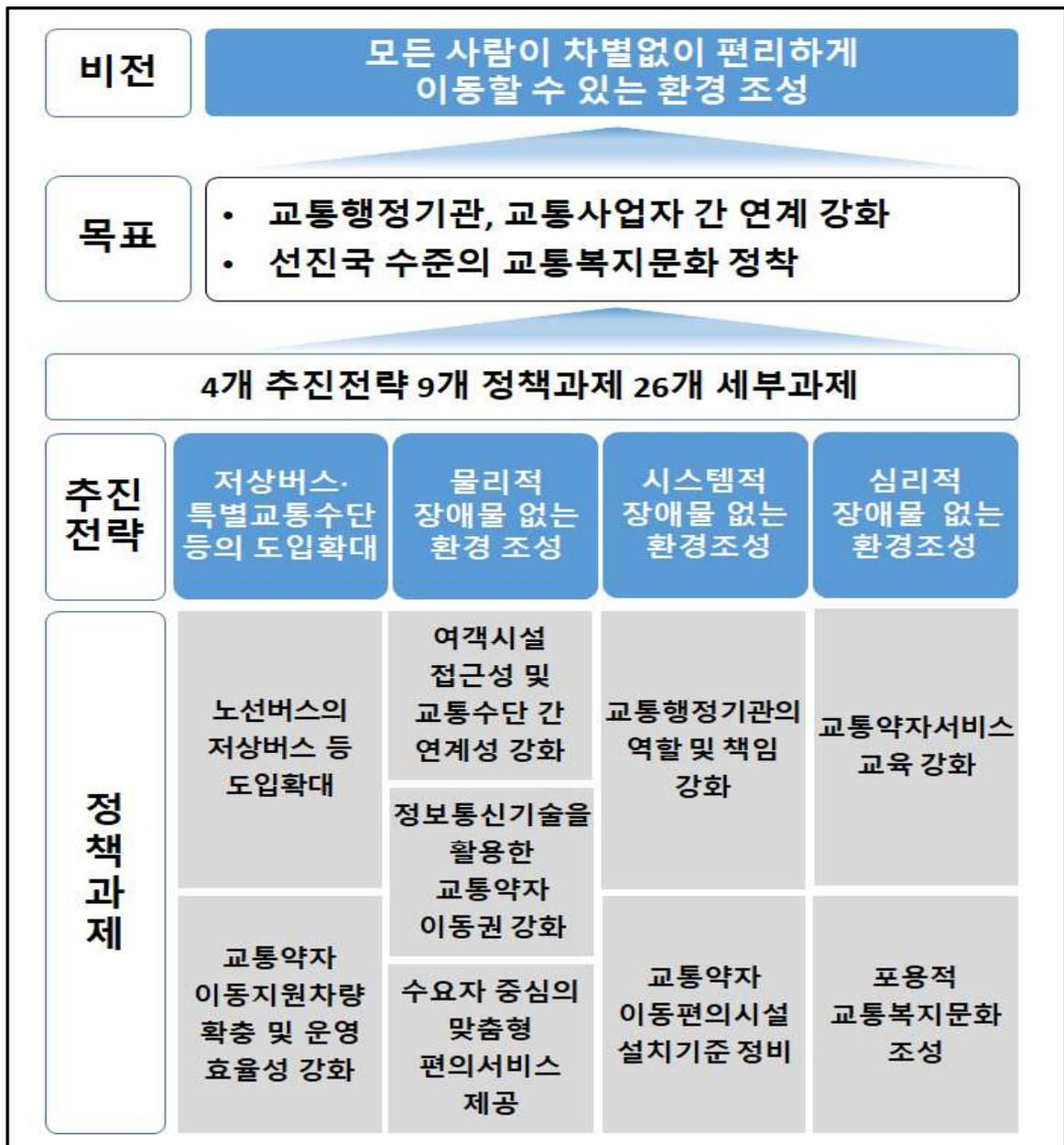
4.3 광주광역시 제4차 추진방향

제4장 계획의 목표 및 기본방향

4.1 국가계획의 검토

4.1.1 제4차 국가 교통약자 이동편의 증진계획, 2022, 국토교통부

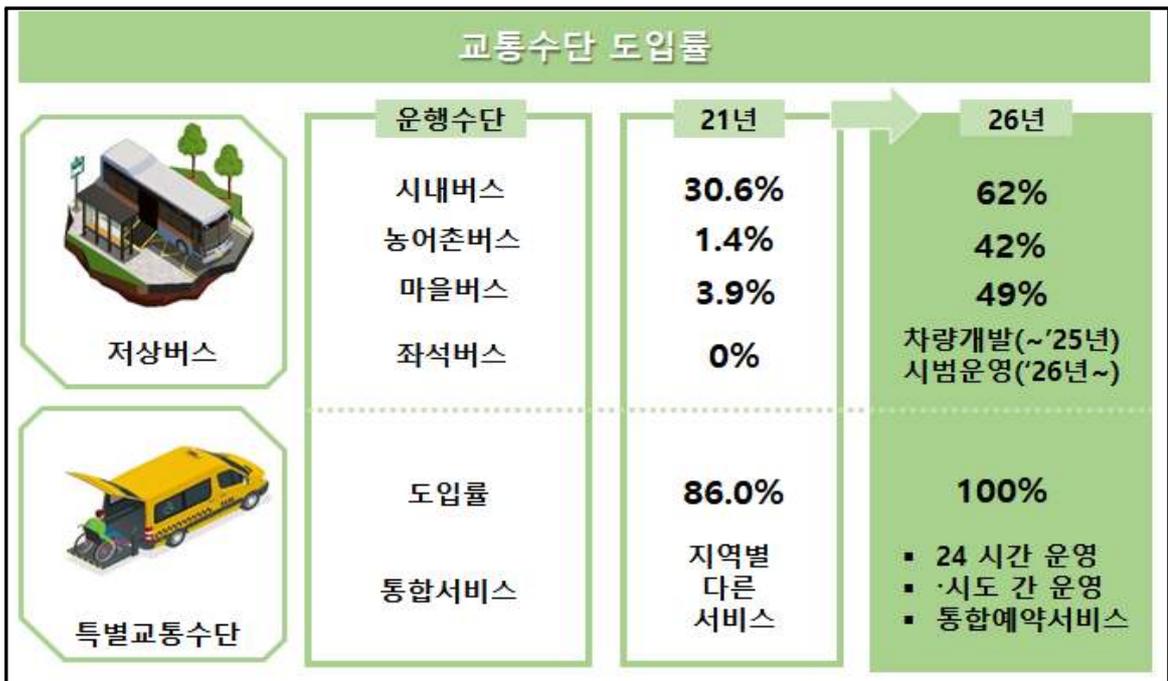
가. 비전 및 목표



추진전략	정책과제	세부 정책과제
<p>I. 저상버스· 특별교통 수단 등의 도입확대</p>	<p>1-1 노선버스의 저상버스 등 도입확대</p>	<p>1-1-1 저상버스 도입 의무화</p> <p>1-1-2 휠체어 탑승이 가능한 고속·시외버스 도입 확대</p> <p>1-1-3 자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스의 개발 및 운영</p>
	<p>1-2 교통약자 이동지원차량 확충 및 운영 효율성 강화</p>	<p>1-2-1 특별교통수단 도입 및 운영지원 확대</p> <p>1-2-2 지역 이동지원센터의 지역·수단 간 정보연계 서비스</p> <p>1-2-3 특별교통수단 운영 효율화 및 특별교통수단 외 차량(대체수단) 확대</p> <p>1-2-4 특별교통수단 차량 종류의 다양화</p> <p>1-2-5 교통소외지역 고령자 의료·교통 복지지원 서비스 확대</p>
<p>II. 물리적 장애물 없는 환경 조성</p>	<p>2-1 여객시설 접근성 및 교통수단 간 연계성 강화</p>	<p>2-1-1 교통약자의 저상버스 이용 활성화를 위한 시설개선</p> <p>2-1-2 육상·해상 교통수단간 연계 및 환승체계 마련</p> <p>2-1-3 실태조사 결과를 활용한 이동편의시설 개선</p> <p>2-1-4 여객선 기준적합 설치율 개선사업</p>
	<p>2-2 정보통신기술 기반 교통약자 이동권 강화</p>	<p>2-2-1 교통이용정보 공유를 위한 정보시스템 구축</p> <p>2-2-2 여객시설별 교통약자 접근성수준 제공</p> <p>2-2-3 휠체어이용자 이용가능 선박안내 기능제공</p>
	<p>2-3 수요자 중심의 맞춤형 편의 서비스 제공</p>	<p>2-3-1 교통약자 참여형 이동편의 수준평가</p> <p>2-3-2 데이터기반 교통약자 이동취약점 관리체계 구축</p> <p>2-3-3 교통약자를 위한 스마트 서비스 환경 조성</p> <p>2-3-4 교통약자의 이용편의를 위한 저상버스 최적 배차 유도</p>

추진전략	정책과제	세부 정책과제
Ⅲ. 시스템적 장애물 없는 환경 조성	3-1 교통행정기관의 역할 및 책임 강화	3-1-1 교통복지 유관기관 거버넌스 구성 및 평가 3-1-2 교통약자 이동편의 증진계획 실행력 제고
	3-2 교통약자 이동편의시설 설치기준 정비	3-2-1 이동편의시설 종류 확대 및 기준 정비 3-2-2 장애물 없는 생활환경 인증기준 정비
Ⅳ. 심리적 장애물 없는 환경 조성	4-1 교통약자서비스 교육 강화	4-1-1 교통약자 서비스교육 관리 강화
	4-2 포용적 교통복지 문화 조성	4-2-1 대국민 교통약자 인식개선을 위한 홍보 강화 4-2-2 교통복지협의체를 통한 교통약자 배려문화 조성

나. 2026년 우리나라 교통복지 미래상



기준적합 설치율			
		21년	26년
	운행수단		
	시내버스	88.0%	96%
	버스 정류장 버스 터미널	45.4% 65.0%	66% 73%
	보행환경	77.6%	83%
	도시철도(차량)	96%	98%
	도시철도(역사)	89%	93%
	철도(차량)	98.9%	99%
	철도(역사)	82.5%	90%
	여객선	37.8%	52%
	항만	82.2%	92%
	항공기	73.7%	90%
	공항	86.8%	92%

구 분	2026년	주 요 내 용
휠체어 이용자도 이용 가능한 버스 확대	노선버스의 저상버스 도입 의무 지속 이행	노선버스 중 지정하는 운행형태에 대하여 대 폐차시 저상버스로 도입 의무 이행(23.1~)
	휠체어 탑승가능 고속·시외버스 확충	고속·시외버스 노선 중 철도 미운영노선을 중심으로 휠체어 탑승가능 버스 도입확대
	저상 광역버스 도입	휠체어 이용자가 이용 가능한 광역버스 개발
특별교통수단 개선	다양한 형태의 특별교통수단	다인승 / 침대형 휠체어 특별교통수단 도입 휠체어 탑승가능한 자율주행차량 실증
	지역 이동지원센터 연계	휠체어이용자는 전국 이동지원센터 어디서나 한번만 등록하면 전국 특별교통수단 이용가능
이동편의시설 설치율 제고	교통수단, 여객시설로 접근하기 편리한 환경조성	버스정류장의 접근 보행환경, 버스정류장의 시설 개선
	이동편의시설 설치율 제고	각 교통행정기관에 부여되는 책임 및 역할을 강화하여 이동편의시설 개선 독려
교통약자 유형별 길찾기서비스	실태조사DB의 민간 연계를 통한 길찾기 서비스 제공	교통약자용 길찾기 서비스 제공

4.1.2 제1차 국가보행안전 및 편의증진 기본계획, 2022, 행정안전부

가. 계획의 비전 및 목표

비전

안전하고 걷기 좋은 보행 중심 사회 실현
 보행 중 교통사고 사망자 제로, 보행자 중심의 도시공간 재편

목표

- 보행자 교통안전 목표('26년)
 - 인구 10만명당 보행 중 교통사고 사망자 1.1명(OECD 평균, '19년 기준)
 - ▶ '26년까지 보행 중 교통사고 사망자 44%(연평균 11%) 감축 목표 설정
 (보행 중 교통사고 사망자 '21년 1,018명 → '26년 572명)
- 보행환경 개선 목표('26년)
 - 어린이·노인 보호구역 3,000개소 시설·환경 정비
 - 보행자 교통사고 위험도로 1,000개소 환경·시설 정비
 - 보행자우선도로 300개소 신규 지정·조성
 - 보행환경개선지구 50개소 신규 지정·조성

추진 전략

**교통안전 관련 제도, 인프라, 문화 전반을
 보행자 중심으로 패러다임 전환**

- ① 사고 데이터에 기반한 보행자 안전 위해 요소 제거
- ② 보행약자 맞춤형 제도 정비 및 인프라 확충
- ③ 보행 활성화를 위한 보행자 중심 도시공간 조성
- ④ 보행 중심 정책 추진기반 강화
- ⑤ 보행안전문화 활성화 및 보행자 중심 인식 정착

나. 추진과제

추진 과제

- ① **사고 데이터에 기반한 보행자 안전 위해 요소 제거**
 1. 보행자 안전을 최우선으로 교통안전 제도 정비·정착
 2. 교차로·횡단보도 보행자 보호 인프라 확충
 3. 이면도로 보행자우선도로 지정·조성 활성화
 4. 개인형이동수단(PM)·자전거·이륜차로부터 보행자 안전 확보
- ② **보행약자 맞춤형 제도 정비 및 인프라 확충**
 1. 고령보행자 보호 제도 정비 및 맞춤형 환경 개선
 2. 어린이가 안전한 통학로 보행환경 조성
 3. 교통약자를 포용하는 보행환경 및 대중교통 정비
 4. 지방도로 주변 마을주민 보행안전 강화
- ③ **보행 활성화를 위한 보행자 중심 도시공간 조성**
 1. 보행 활성화를 위한 가로환경 및 보행공간 정비
 2. 보행 활성화를 위한 교통체계(신호체계·대중교통 등) 정비
 3. 도시 내 걷기 좋은 길(산책로 등) 조성 확대
 4. 보행 중심 도시환경 전환 기반 마련
- ④ **보행 중심 정책 추진기반 강화**
 1. 보행환경 실태조사 및 데이터 플랫폼 구축
 2. 보행 정책 추진 관계기관·전문가 협업체계 구축
 3. 지자체 보행 정책 및 사업 추진 역량 강화
 4. 보행권 위상 강화를 위한 관련 법률 정비 등
- ⑤ **보행안전문화 활성화 및 보행자 중심 인식 정착**
 1. 대국민 보행안전 교육·홍보 및 캠페인 추진
 2. 보행자 안전 확보를 위한 단속·신고 운영 강화
 3. 보행 정책·사업 추진 시 지역주민 참여 확대
 4. 미래 보행 관련 수요·여건 변화 선제적 대응

4.2 광주광역시 제3차 성과분석

4.2.1 계획의 수립배경 및 목적

가. 본 계획의 비전 및 목표

- 본 계획에서는 국가계획의 부합성과 상위계획의 추진전략 그리고 지역적 특성과 실현가능성을 고려 다음과 같은 비전 및 목표를 설정하였음

비 전	더불어 행복한 교통복지 구현
목 표	<ul style="list-style-type: none"> ○ 이동편의시설(교통수단·여객시설·도로) 적합 설치율 향상 - 저상버스 보급률 : 시내버스 운영대수의 45.0% 달성 - 교통약자 전용택시 보급률 : 법정대수의 150.0%(총 114대) 달성



추진전략 및 추진과제	<p>① 교통수단 이동편의 개선</p> <ul style="list-style-type: none"> - 저상버스 및 교통약자 전용택시 보급 확대 (법적 기준 충족 및 중형 저상버스 도입) - 교통약자 이동지원센터 운영 활성화 (교통약자 전용택시 예약 애플리케이션 개발 등) <hr/> <p>② 여객시설 및 보행환경 이동편의 개선</p> <ul style="list-style-type: none"> - 여객시설 내 이동편의시설 개선·확충 (버스정류장 및 지하철 역사시설 개선 등) - 보행환경 이동편의시설 개선·확충 (유효 보도폭 확보 및 음향신호기 설치 등) <hr/> <p>③ 교통약자에 대한 사회적 인식 제고</p> <ul style="list-style-type: none"> - 교통약자 이동편의 증진 실무위원회 운영 활성화 - 교통약자 이동편의 증진 조례의 합리적 운영 - 홍보 및 교육프로그램 운영 (홍보자료 기획 및 지속적 교육을 통한 교통약자 친화적 환경 조성)
-------------------	---

나. 광주광역시 정책목표 및 추진정책

○ 다음은 분야별 세부추진 내용지표 및 정책개요임

[표 4-1] 분야별 세부추진 정책개요

정 책 전 략		세 부 추 진 정 책
교통수단 이동편의 개선	• 교통수단 이동 편의시설 확대	▶ 저상버스 연차별 보급 확대(시내버스의 45.0% 기준 달성) ▶ 교통약자 전용택시 보급 150.0% 달성 ▶ 기타 교통수단의 교통약자 지원체계 검토
	• 교통약자 이동지원 운영 활성화	▶ 교통약자 이동지원센터 업무 활성화 (전직원 교육 및 만족도조사 실시, 예약 앱 개발 등)
여객시설, 보행환경 이동편의 개선	• 여객시설 이동 편의 개선	▶ 여객터미널 교통약자 이동편의시설 개선 및 확충 ▶ 도시철도 수직이동시설 및 발달장애인 안내시설 등 ▶ 버스 정류장 시설에 대한 전반적인 개선 추진 ▶ 교통약자를 위한 저상버스 예약 앱 개발
	• 보행시설의 지속적 정비와 확충	▶ 유효 보도폭 확보, 보도 평탄성 사업, 육교철거 후 횡단 보도 복원 등 보행시설에 대한 정비 및 개선 ▶ 교통약자 중심의 보행환경개선 (횡단보도 주변 점자블럭 설치, 음향신호기 설치 등)
	• 안전한 보행공간 확보	▶ 교통약자 환경개선 시범구역 지정을 통한 보행환경 개선 ▶ 어린이, 노인, 장애인 보호(안전)구역 지정 및 개선 ▶ 안전한 보행환경 조성사업 추진
	• 장애물 없는 생활환경 도입 및 활성화(BF)	▶ 공공 시설물을 중심으로 한 장애물 없는 생활환경 인증 (Barrier Free) 사업 추진 및 민간 확대를 위한 인증제도 홍보 강화
교통약자에 대한 사회적 인식 제고	• 교통약자 이동편의 증진위원회 활성화	▶ 교통약자 이동편의 증진위원회 활성화 (관련사항에 대한 의견이 있을 시 위원회 개최하는 방안 검토) ▶ 교통약자 조례의 합리적 운영
	• 교통약자에 대한 홍보강화	▶ 교통약자 이동편의에 관한 캠페인 개최 등 ▶ 교통수단 내 전자문자 안내판 등을 활용한 홍보 ▶ 영상물, 홍보물 제작·보급 및 활용
	• 교통약자에 관한 교육프로그램강화	▶ 교통 사업자 및 운전자 대상 교통약자 보호운전 캠페인 추진 ▶ 교통약자 이동편의시설 담당 공무원 및 전문가 워크숍 개최 ▶ 유치원·초등학교·노인복지관 등 교육 프로그램을 통한 교통 안전교육 실시 ▶ 체험위주의 교육 실시(체험 학습장 및 야광팔찌 등 안전용품 제공)

4.2.2 세부사업별 추진 실적

가. 2017년 추진실적

구분	사업명	단위	'17년 사업량		'17년 사업비		비고
			계획	실적	계획	실적	
	합계(28개 사업)				236.52	190.96	
	소계(3개 사업)						
교통수단 이동편의 개선	저상버스 확충 및 운영	대	22	27	22.00	25.00	대중교통과
	교통약자 전용택시 확충 및 운영	대	9	9	3.60	3.60	대중교통과
	교통약자 이동지원센터 운영 활성화	식	1	1	84.00	74.59	대중교통과
	소계(22개 사업)						
여객시설 보행환경 이동편의 개선	시외버스 정류장 점자유도블럭 설치	m	5	5	-	비예산	교통정책과
	유개버스 정류장 시설개선 및 정비	개소	26	26	-	비예산	대중교통과
	버스정류장 BIT 추가설치 및 음성안내 개선	개소	100	44	13.00	4.43	대중교통과
	버스정류장 점자 안내표지판 설치	개소	2,097	2,097	0.37	비예산	대중교통과
	무장애 정류소 설치	개소	25	25	1.70	1.75	대중교통과
	임산부를 위한 우선주차구획 확대	식	1	34	-	비예산	여성청소년 가족정책관실
	교통약자를 위한 스마트폰 애플리케이션 개발	식	1	1	0.20	0.20	대중교통과
	유효보도폭 확보 및 정비(장애물 이설)	km	17.8	0.1	1.40	비예산	도로과, 자치구
	보도 평탄성 정비(보도 재포장)	km	36.5	19.0	45.40	39.51	도로과, 자치구
	가로수로 인한 평탄성 훼손지점 개선	주	1,000	716	1.00	1.00	공원·자연환경과
	육교 철거 후 횡단보도 복원	개소	1	1	0.50	0.50	도로과, 자치구
	횡단보도 주변 점자블록 설치	개소	40	16	0.65	0.75	도로과, 자치구
	보도 진행방향 점자블록	km	43.5	18.9	2.65	5.90	도로과, 자치구
	비규격 블라드 정비 및 교체	개소	540	1,294	5.35	2.87	도로과, 자치구
	음향신호기 설치	개소	10	42	1.00	1.30	교통정책과
	잔여시간 표시 추가 설치	개소	50	81	0.50	1.16	교통정책과
	야간가로등·가로등 밝기 개선사업	본	800	1,720	36.70	12.00	도로과, 자치구
	교통사고 다발지점 개선	개소	18	19	7.20	7.20	교통정책과
	안전한 보행환경 개선	개소	5	15	1.00	0.90	교통정책과
	어린이보호구역 지정(개선)	개소	34(10)	35	7.80	7.80	교통정책과, 자치구
노인보호구역 지정 및 개선	개소	1	4	0.30	0.30	교통정책과	
장애인보호구역 지정 및 개선	개소	1	11	0.20	0.20	교통정책과	
	소계(3개 사업)						
사회 인식제고	교통약자 이동편의 증진위원회 운영 활성화	식	계속	-	-	-	교통정책과
	교통약자 조례의 합리적 운영	식	계속	-	-	-	교통정책과
	홍보 및 교육 프로그램 운영	식	계속	-	-	-	교통정책과, 자치구

나. 2018년 추진실적

구분	사업명	단위	'18년 사업량		'18년 사업비		비고
			계획	실적	계획	실적	
	합 계(32개 사업)		2,823.8	1,846.83	345.36	213.83	
	소 계(3개 사업)				231.2		
교통수단 이동편의 개선	저상버스 확충 및 운영	대	138	20	138.00	20	대중교통과
	교통약자 전용택시 확충 및 운영	대	8	10	3.20	3.6	대중교통과
	교통약자 이동지원센터 운영 활성화	식	1	1	90.00	82	대중교통과
	소 계(26개 사업)				114.16		
여객시설 보행환경 이동편의 개선	버스터미널 출입문 손잡이 점자표지판 설치	개소	75	80	-	-	교통정책과
	버스터미널 출입문 앞 점자유도블럭 설치	개소	5	5	-	-	교통정책과
	버스터미널 촉각안내지도 설치	개소	4	4	-	-	교통정책과
	유개 버스 정류장 시설개선 및 정비	개소	18	45	-	-	대중교통과
	버스정류장 BIT 추가설치 및 음성안내 개선	개소	100	90	13.00	7.2	대중교통과
	저상버스 탑승을 위한 연석턱 개선	개소	15	-	0.75	-	도로과, 자치구
	무장애 정류소 설치	대	20	20	2.00	1.7	대중교통과
	발달장애인을 위한 역사시설 안내책자 설치	식	1	1	0.10	0.04	교통정책과
	임산부를 위한 우선주차구획 확대	식	1	16	-	-	여성가족정책관
	유효보도폭 확보 및 정비	km	18.3	1.03	1.40	0.8	도로과, 자치구
	보도 평탄성 정비	km	38	13.6	41.75	26.84	도로과, 자치구
	가로수로 인한 평탄성 훼손지점 개선	주	1,000	490	1.00	1	공안과, 자치구
	지선연결로 횡단보도 추가 설치	개소	20	23	0.40	0.4	교통정책과, 자치구
	육교 철거 후 횡단보도 복원	개소	1	-	0.50	-	도로과, 자치구
	횡단보도 주변 점자블록 설치	개소	45	16	0.86	0.31	도로과, 자치구
	보도 진행방향 점자블록	km	15.5	0.2	1.45	0.3	도로과, 자치구
	비규격 블라드 정비 및 교체	개소	385	97	4.55	0.3	도로과, 자치구
	음향신호기 설치	개소	35	14	1.00	0.38	교통정책과
	잔여시간표시 추가 설치	개소	50	36	0.50	0.32	교통정책과
	야간가로등·보안등 밝기 개선사업	본	800	800	37.20	37.2	도로과, 자치구
	교통사고 다발지점 개선	개소	10	17	2.20	9.3	교통정책과
	안전한 보행환경 개선사업	개소	5	10	1.00	0.9	교통정책과
	어린이 보호구역지정(개선)	개소	10(17)	26	4.00	10.74	교통정책과, 자치구
노인 보호구역 지정(개선)	개소	1(6)	0(3)	0.30	0.35	교통정책과	
장애인 보호구역 지정 및 개선	개소	1	1	0.20	0.15	교통정책과	
장애물 없는 생활환경 인증제도입	개소	3	-	-	-	장애인복지과	
	소 계(3개 사업)						
사회 인식제고	교통약자실무위원회 운영 활성화	식	계속		-		교통정책과
	교통약자 조례의 합리적 운영	식	계속		-		교통정책과
	홍보 및 교육 프로그램 운영	식	계속		-		교통정책과, 자치구

다. 2019년 추진실적

구분	사업명	단위	'19년 사업량		'19년 사업비		비고
			계획	실적	계획	실적	
	합계(30개 사업)		2,696.60	4,095.66	286.16	334.90	
	소계(3개 사업)		68	21	154	174.80	
교통수단 이동편의 개선	저상버스 확충 및 운영	대	62	10	62.00	56.57	대중교통과
	교통약자 전용택시 확충 및 운영	대	5	10	2.00	4.00	대중교통과
	교통약자 이동지원센터 운영 활성화	식	1	1	92.00	114.23	대중교통과
	소계(24개 사업)		2,628.60	4,074.66	128.16	160.10	
여객 시설 보행 환경 이동 편의 개선	유개 버스 정류장 시설개선 및 정비	개소	18	26	-	10	대중교통과
	버스정류장 BIT 추가설치 및 음성안내 개선	개소	100	102	13.00	13.81	대중교통과
	저상버스 탑승을 위한 연석턱 개선	개소	20	-	1.01	-	대중교통과,도로과
	무장애 정류소 설치	대	20	40	2.00	4.30	대중교통과
	지하철 수직이동설치시설 설치	개소	1	1	10.00	10.00	교통정책과, 도시철도공사
	임산부를 위한 우선주차구획 확대	식	1	1	-	-	출산보육과
	유효보도폭 확보 및 정비(장애물이설)	km	18.9	12.8	2.00	0.1	도로과,자치구
	보도 평탄성 정비(보도재포장)	km	38.2	14.5	42.39	39.38	도로과,자치구
	가로수로 인한 평탄성 훼손지점 개선	주	1,000	796	1.00	1.00	공원과,자치구
	지선연결로 횡단보도 추가 설치	개소	25	21	0.50	0.50	교통정책과,자치구
	육교 철거 후 횡단보도 복원	개소	2	1	1.00	0.29	도로과,자치구
	횡단보도 주변 점자블록 설치	개소	45	69	0.81	0.25	도로과,자치구
	보도 진행방향 점자블록	km	15.5	0.36	1.55	0.17	도로과,자치구
	비규격 블라드 정비 및 교체	개소	381	125	5.50	2.95	도로과,자치구
	음향신호기 설치	개소	35	22	1.00	0.81	교통정책과
	잔여시간표시 추가 설치	개소	50	367	0.50	0.32	교통정책과
	야간가로등·보안등 밝기 개선사업	본	800	2,430	37.20	53.00	도로과,자치구
	교통사고 다발지점 개선	개소	10	15	2.20	12.92	교통정책과,자치구
	교통약자 환경개선 시범구역 지정	개소	1	-	1.00	-	교통정책과
	안전한 보행환경 개선사업	개소	5	3	1.00	1.00	교통정책과
	어린이 보호구역지정(개선)	개소	10(20)	(12)	4.00	7.60	교통정책과
	노인 보호구역 지정(개선)	개소	1(7)	(5)	0.30	1.50	교통정책과
장애인 보호구역 지정 및 개선	개소	1	11	0.20	0.20	교통정책과	
장애물 없는 생활환경 인증제도입(BF)	개소	3	-	-	-	장애인복지과	
	소계(3개 사업)						
사회 인식 제고	교통약자실무위원회 운영 활성화	식	계속		-		교통정책과
	교통약자 조례의 합리적 운영	식	계속		-		교통정책과
	홍보 및 교육 프로그램 운영	식	계속		-		교통정책과,자치구

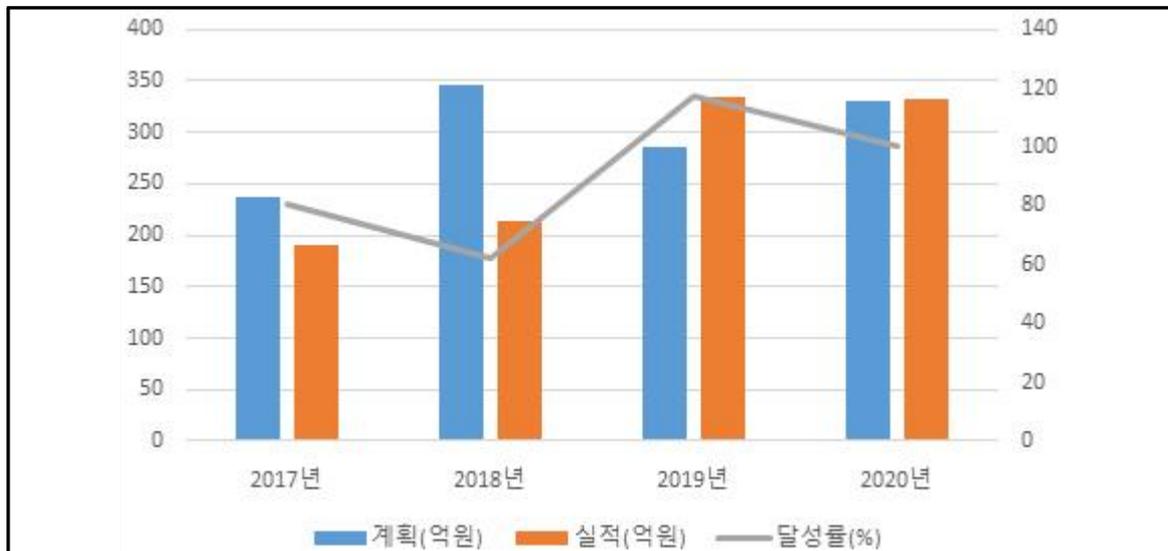
라. 2020년 추진실적

구분	사업명	단위	'20년 사업량		'20년 사업비		비고 (추진부서)
			계획	실적	계획	실적	
	합 계(27개 사업)		14,249.53	22,646.19	330.43	332.53	
	소 계(3개 사업)		51	62	193.2	148.33	
교통수단 이동편의 개선	저상버스 확충 및 운영	대	40	56	75.00	32.00	대중교통과
	교통약자 전용택시 확충 및 운영	대	10	5	4.20	2.10	대중교통과
	교통약자 이동지원센터 운영 활성화	식	1	1	114.00	114.23	대중교통과
	소 계(21개 사업)		5,198.53	12,669.19	134.43	181.4	
여객 시설 보행 환경 이동 편의 개선	유계 버스 정류장 시설개선 및 정비	개소	18	51	10.00	9.30	대중교통과
	버스정류장 BT 추가설치 및 음성안내 개선	개소	214	260	16.87	16.87	대중교통과
	무장애 정류소 설치	개소	10	10	2.00	2.00	대중교통과
	지하철 수직이동시설 설치	개소	1	1	9.00	추진중	도시철도공사
	임산부를 위한 우선주차구획 확대	식	1	1(21면)	0.05	0.05	출산보육과
	유효보도폭 확보 및 정비(장애물이설)	km	6.3	0.39	0.10	0.51	도로과, 자치구
	보도 평탄성 정비(보도재포장)	km	3.2	23.1	7.89	41.36	도로과, 자치구
	가로수로 인한 평탄성 훼손지점 개선	주	1,000	903	1.00	1.00	공원녹지과, 치구
	지선연결로 횡단보도 추가 설치	개소	25	22	0.50	0.50	교통정책과, 치구
	육교 철거 후 횡단보도 복원	개소		1		0.50	도로과
	횡단보도 주변 점자블록 설치	개소	112	4	1.18	3.43	도로과, 자치구
	보도 진행방향 점자블록	km	4.03	3.7	3.78	7.99	도로과, 자치구
	비규격 블라드 정비 및 교체	개소	133	2,056	3.30	5.64	도로과, 자치구
	음향신호기 설치	개소	18	19	0.80	0.80	교통정책과
	잔여시간표시 추가 설치	개소	50	49	0.50	1.00	교통정책과
	야간가로등·보안등 밝기 개선사업	개소	3,550	9,203	37.20	49.00	도로과, 자치구
	교통사고 다발지점 개선	개소	14	14	14.40	14.40	교통정책과, 자치구
	안전한 보행환경 개선사업	개소	5	9	1.00	2.40	교통정책과
	어린이 보호구역지정(개선)	개소	(17)	22	21.66	21.66	교통정책과
	노인 보호구역 지정(개선)	개소	(6)	6	3.00	2.79	교통정책과
장애인 보호구역 지정 및 개선	개소	(11)	11	0.20	0.20	교통정책과	
	소 계(3개 사업)		9,000	9,915	2.80	2.80	
사회 인식 제고	홍보 및 교육 프로그램 운영	식	9,000	9,915	2.80	2.80	교통정책과, 자치구
	교통약자실무위원회 운영 활성화	식	계속		-		교통정책과
	교통약자 조례의 합리적 운영	식	계속		-		교통정책과

마. 3차 계획의 종합 평가

[표 4-2] 3차 계획 실적 및 달성률

구 분	단위사업	계획(억원)	실적(억원)	달성률(%)
2017년	28개	236.52	190.96	80.7
2018년	32개	345.36	213.83	61.9
2019년	30개	286.16	334.90	117.0
2020년	27개	330.43	332.53	100.6



- 교통수단 이동편의 개선 목표 대비 미달성 : 평균 76%
 - 예산, 구입 어려움으로 교통약자 전용택시 대폐차 10대 중 5대 구입
 - 여객시설 보행환경 이동편의개선 목표 대비 초과달성 : 평균 135%
 - 보도 평탄성 정비 534%, 횡단보도 및 보도 점자블록 설치 230%, 잔여시간 표시 설치 200%, 야간 가로등 및 보안등 밝기 개선사업 130% 이상
 - 사회인식제고 추진 사업별 100% 목표달성 유지
- 저상버스는 2021년 말 기준 303대로 전체운영 대수의 30.3% 달성
- 교통약자 전용차량은 116대로 매년 차량 도입을 하고 있지만 대폐차로 인해 2018년 이후 전체 차량 대수는 증차 되지 않고 있음

4.3 광주광역시 제4차 추진방향

4.3.1 비전설정

- 광주시는 주변 사람의 시선을 의식하지 않고 교통약자를 포함한 보행자가 교통수단을 차별 없이 이용하고, 편리하게 이동할 수 있는 환경 조성을 위해 ‘모든 시민이 차별 없이 편리하게 이동할 수 있는 광주’를 비전으로 설정하였음
- 제4차 교통약자 이동편의 증진계획의 비전과 목표를 달성하기 위하여 4개 추진전략, 9개 정책과제, 24개 세부과제 추진



[그림 4-1] 광주광역시 비전 및 목표

4.3.2 계획목표 및 중점 추진과제

가. 계획의 목표

- 교통행정기관, 교통사업자간 연계강화
 - 교통약자 인구의 지속 증가와 함께 교통약자 이동편의 증진은 보편적인 교통복지정책으로 자리잡고 있으며, 다양한 교통수단의 도입과 운영을 위해 유관기관과의 협력 강화
- 선진국 수준의 교통복지 문화 정착
 - 국가계획에 발맞추어 광주시는 제4차 교통약자 이동편의 증진계획을 수립하고 교통약자를 중심으로 안전하고 편리한 교통체계를 구축하고 포용적 교통문화 정착을 통해 미래 지향적인 선진 교통환경 조성

나. 계획의 전략 및 추진과제

(1) 저상버스, 특별교통수단 등의 도입 확대

- 교통약자의 이동편의 증진을 위해 2030년까지 시내버스의 100%를 저상버스로 전환하도록 지속 노력하고 특별교통수단 도입을 확대
 - 저상버스는 2026년까지 전체 시내버스의 61%인 610대 도입
 - 교통약자 전용 신규차량은 2026년까지 129대로 법정의 101% 운행
- 교통약자 이동지원차량 확충 및 운영 효율성 강화
 - 교통약자 대상의 만족도 조사 및 개선 요구 사항 수렴 등 수요자 중심의 저상버스 도입, 대중교통 이동수요 분석 등을 통한 효율적 운행
 - 버스, 도시철도, 택시 등 교통약자의 이동동선을 확대하고 접근 편의를 도모하여 교통약자에게 교통수단의 선택권을 확대하고 맞춤형 이동편의 서비스 제공으로 품질 향상

(2) 물리적 장애물 없는 환경 조성

- 여객시설 접근성 및 교통수단간 연계성 강화
 - 교통약자에게 단절 없는 이동서비스 제공을 위해 무장애 정류소 설치 확대
 - 굴곡 보도, 가로화단 등 장애물 제거 및 정비, 휠체어 대기 장소, 점자블럭 등을 설치하고 관계기관(시, 자치구, 버스조합, 장애인단체 등)과 협업 추진
 - 도시철도 1호선의 양동시장역에는 교통약자의 이동동선을 확대하기 위한 시설 개선
 - ※ 도시철도2호선의 모든 역사에는 E/S와 E/V가 설치 예정
- 정보통신기술 기반 교통약자 중심의 이동권 강화
 - 국토부에서 여객시설별 접근성 수준을 제고하기 위한 방법론이 수립되면 2025년 이후 개선이 시급한 시설부터 우선순위를 선정하고 개선하여 웹기반에서 접근성 측면의 정보 제공

(3) 시스템적 장애물 없는 환경 조성

- 교통행정기관의 역할 및 책임 강화
 - 특별교통수단, 저상버스, 도시철도, 보도 등 담당 부서들이 서로 다른 경우가 많아 정책 시행 일관성 확보를 위해 행정기관을 통합하는 교통약자 이동편의 증진위원회 활성화

(4) 심리적 장애물 없는 환경 조성

- 사회적 형평성, 공공성, 공정성, 사회적 통합, 이동권, 교통기본권, 환경정의, 교통정의, 지속가능성, 저탄소 녹색성장 등으로 지속가능한 사회적 배제요소를 해소하기 위한 다양한 홍보 강화로 포용적 교통문화 조성

(5) 광주광역시의 계획의 전략 및 추진과제(종합)

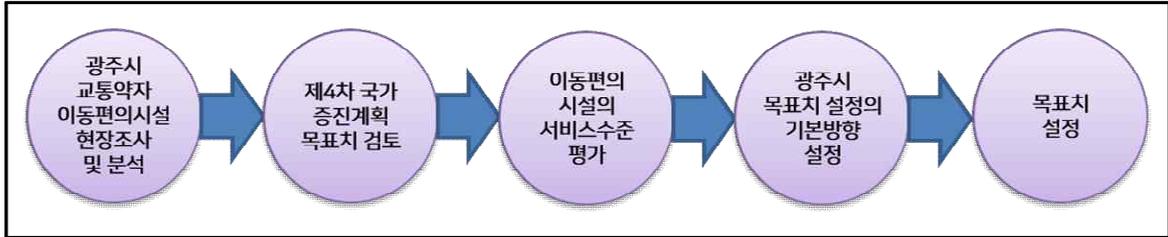
[표 4-3] 광주광역시 계획의 전략 및 추진과제

구분	추진방향	
저상버스· 특별교통수단 도입확대	저상버스 등 도입확대	<ul style="list-style-type: none"> 저상버스 도입 의무화 휠체어 탑승이 가능한 고속/시외버스 도입 확대(국토부 건의)
	특별교통수단의 확충 및 운영효율화	<ul style="list-style-type: none"> 교통약자 전용차량 확충 및 운영 교통약자 이동지원센터 운영의 활성화(타지역 연계, 국토부 협조) 교통소외지역 고령자 의료 및 교통복지 지원 서비스 확대
물리적 장애물 없는 환경조성	저상버스 이용 확대 및 활성화	<ul style="list-style-type: none"> 무장애정류소 설치 확대 유개버스정류장 시설 개선 및 정비 BIT 추가 설치 및 음성안내 버스 전용차로 확대
	수직 이동 편의시설 개선	<ul style="list-style-type: none"> 도시철도 수직이동시설 설치 육교철거 후 횡단보도 설치
	수평 이동 편의시설 개선	<ul style="list-style-type: none"> 유효보도폭 확보 및 정비 보도 평탄성 정비 가로수로 인한 평탄성 정비 비규격 볼라드 정비 및 교체
	특별보호구역 지정 및 정비	<ul style="list-style-type: none"> 어린이보호구역 지정 및 정비 노인보호구역 지정 및 정비 장애인 보호구역 지정 및 정비
시스템적 장애물 없는 환경조성	행정기관의 역할 및 책임강화	<ul style="list-style-type: none"> 교통약자 실무위원회 운영 활성화 교통약자를 위한 정보제공 체계 구축방안 제시(타지역 연계)
	생활환경 인증 기준 정비	<ul style="list-style-type: none"> 장애물 없는 생활환경 인증기준 정비(국토부 협조)
심리적 장애물 없는 환경조성	서비스 교육 강화	<ul style="list-style-type: none"> 교통약자 서비스교육 관리 강화
	포용적 복지 문화 조성	<ul style="list-style-type: none"> 홍보 및 교육 프로그램 운영

4.3.3 계획지표 설정 및 추진방향

가. 목표치 설정 절차

- 주요 항목별 조사된 이동편의시설 분석결과를 토대로 국가 증진계획에서 제시한 목표치 비교를 통해 실현가능한 목표치 설정하였음



[그림 4-2] 목표치 설정 절차

나. 주요 목표 설정

- 제4차 국가계획은 저상버스 등의 교통수단 도입율과 이동편의시설이 적합한 기준으로 설치되고 운영될 수 있는 지표를 선정하여 제시하였으며 광주시는 현황과 국가계획의 목표치 비교를 통해 실현가능한 목표치를 설정하였음

[표 4-4] 광주광역시 주요 목표 설정

구 분		국가계획 (2022~2026년)	광주광역시 계획	
			2021년 현황	2026년 계획
이동수단 확대	저상버스	광역시 61% (서울 90%, 도지역 41%)	30.3% (303대 운행)	61% (610대 운행)
	특별교통수단	법정 운영대수의 100% (광주시는 법정 128대)	90.6% (전용차량 116대)	101% (전용차량 129대)

※ 저상버스는 2030년까지 100% 확보 계획

5

부분별 세부추진계획

5.1 저상버스·특별교통수단 도입확대

5.2 물리적 장애 없는 환경 조성

5.3 시스템적 장애 없는 환경 조성

5.4 심리적 장애 없는 환경 조성

5.5 보행자 이동편의 증진

제5장 부분별 세부추진계획

5.1 저상버스·특별교통수단 도입확대

5.1.1 저상버스 등 도입확대

가. 저상버스 도입 의무화

- 임의방식으로 저상버스를 보급하는 것은 교통약자의 이동권 보장에 한계가 있다는 지적을 받아들여, 국토부는 노선버스 대폐차 시 저상버스 도입을 의무화하는 내용의 「교통약자의 이동편의 증진법 시행령·시행규칙」 개정안을 공포(2022.10.21., 2021.08.27 시행)하였음
 - 시내·농어촌버스 및 마을버스는 2023년 1월부터 대폐차 시 반드시 저상버스로 도입해야 함. 다만 법령상 저상버스 도입 의무화 대상이더라도 도로 구조 및 시설의 한계 등에 따라 운행이 어려울 경우 예외를 인정받으면 일반버스로 바꿀 수 있음
- 광주시는 2021년 기준 303대(시내버스 999대의 30.3%)를 저상버스로 운행하고 있으며, 향후 전기·수소버스 등 친환경 저상버스로 연차별 도입 확대를 통한 교통약자 이동편의 증진
 - 저상버스 도입 : '05~'21년까지 시내버스 999대 중 303대(30.3%) 운행
 - 2022년 도입대수 : 45대(CNG 30, 전기 5, 수소 10) / 12월말까지 도입예정
 - 2022년말 운행대수 : 330대(대폐차 포함, CNG 261, 전기 47, 수소 22)
- 사업목표 : 2026년까지 저상버스 도입률 61%(610대)
 - 소요예산은 2022년 저상버스(대형 전기차 기준 적용) 단가로 추정

[표 5-1] 저상버스 연도별 도입계획(단위:대, 백만원)

구 분	합계	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	도입율	
도입대수	610	330	70	63	69	86	61%	
소요 예산	국비	14,950	2,070	3,220	2,898	3,174	3,956	-
	시비	15,600	2,720	3,220	2,898	3,174	3,956	-
	자부담	-	-	-	-	-	-	-
	계	30,550	4,790	6,440	5,796	6,348	7,912	-

주 : 시내버스 예비차 제외, 시 재정여건에 따라 도입대수 변동

나. 휠체어 탑승이 가능한 고속/시외버스 도입 확대

- 교통약자의 장거리 운행 수단에는 고속/시외버스, 철도차량과 항공편이 있으나 수익창출이 목표인 국내 운수업의 실정과 일반 승객의 이해관계에 따라 교통약자는 원거리 대중교통서비스를 원활히 제공받지 못하고 있는 실정임
 - 지역간 이동 대중교통수단인 고속/시외버스는 접근이 용이하고 사용이 편리한 대중교통수단이나 휠체어 사용 장애인의 탑승빈도, 승강설비 설치에 따른 승차정원 축소 등 경제성 문제로 현재 운행 중인 고속/시외버스에는 휠체어 승강설비를 갖춘 차량이 없어 휠체어 사용 장애인 등 교통약자의 이동권이 심각하게 침해받고 있는 실정임
- 2020년 기준 휠체어를 타고 사용할 수 있는 고속버스를 시범사업으로 운행하였으며 등록된 고속버스 2,278대 중 10대로 0.44%에 불과하고 노선도 부산·강릉·전주·당진을 오가는 단 4개 노선(광주시는 노선없음)으로 전체 고속버스 노선 169개의 2.4% 수준이며 탑승한 휠체어 이용 장애인은 단 16명에 불과한 상황임
 - 시범운행 노선은 타 교통수단(철도) 노선과 중복되어 차량도입 및 휠체어 이용자의 이용률 저조. 따라서 전국 고속·시외버스 운영노선 중 철도 이용이 어려워 버스 외 대체수단이 없는 노선 중심으로 휠체어 탑승이 가능한 버스 도입 확대 추진
 - ▶ (시범운행 노선) 서울↔부산, 서울↔강릉, 서울↔전주, 서울↔당진
- 현 시점에서 휠체어 탑승이 가능한 고속 및 시외버스의 운영은 광주시 자체적으로 도입은 어려운 실정이며, 국토부에 지속적인 지원을 요청하고 운수사업자와의 협조를 건의하도록 하였음



[그림 5-1] 휠체어 탑승 가능한 고속버스 운행

5.1.2 특별교통수단의 확충 및 운영효율화

가. 교통약자 전용차량 확충 및 운영

(1) 기본방향

- 일반 교통수단 이용시 이동에 불편을 겪는 교통약자들의 이동불편을 해소하고 일반인과 같은 편리한 이동수단 서비스를 제공하기 위한 특별교통수단 확대 도입이 반드시 필요함
- 현재 운행되고 있는 광주시의 특별교통수단은 타도시에 비해 높은 도입율을 보이고 있으나 연차별로 추가 확보를 통해 서비스의 혜택이 폭 넓게 갈 수 있도록 계획하였음
- 도입현황 : 116대(운영기관 : 교통약자이동지원센터 새빛콜)
 - 전용차량(특별교통수단) 법정대수 128대의 보급률 90.6%
 - 산출근거 : 보행상의 장애인으로서 장애의 정도가 심한 장애인 150명당 1대

[표 5-2] 타광역시 전용차량 보유현황(2021년 말)

구 분	부산	대구	인천	광주	대전	울산
법정도입	319대	216대	254대	128대	134대	90대
보유대수	206대	163대	169대	116대	96대	76대
도 입 율	64.6%	75.5%	66.5%	90.6%	71.6%	84.4%

(2) 전용차량 확충

- 광주광역시의 법정 도입대수는 128대이나 현재 116대만 운영하는 실태임. 이에 따라 전용차량 중 노후차량(법정연한 9년경과)의 대체차를 포함해 특정교통수단의 법정대수를 준수해야 함
 - 법적도입대수 : 교통약자법 시행규칙 제5조(특별교통수단의 운행 대수)
 - ① 법 제16조제1항에서 “국토교통부령으로 정하는 대수”란 「장애인복지법 시행규칙」 제28조제1항에 따른 보행상의 장애인으로서 같은 규칙 별표 1에 따른 장애의 정도가 심한 장애인 150명당 1대를 말한다.

제4차 광주광역시 교통약자 이동편의 증진계획

- ② 제1항에도 불구하고 해당 지방자치단체의 조례로 「장애인복지법 시행규칙」 제28조 제1항에 따른 보행상의 장애인으로서 같은 규칙 별표 1에 따른 장애의 정도가 심한 장애인 중 특정 종류의 장애인에 대해 법 제2조제8호에 따른 특별교통수단(이하 “특별교통수단”이라 한다) 외의 방법으로 이동편의를 제공하고 있는 경우에는 해당 장애인 수를 특별교통수단 운행 대수 산정대상에서 제외할 수 있다.

[표 5-3] 교통약자 전용차량 확충

구 분	합계	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	도입율
운영대수	129	116	123	129	129	129	101%

(3) 임차택시 운영

- 특별교통수단(장애인전용차량)의 경우 해당 도입비용이 고가로 단기 확충이 어려울 것으로 판단됨
- 또한 특별교통수단은 매년 적자운영이 지속되고 있으며, 운행대수 부족으로 과도한 대기시간 발생하고 있음
- 휠체어리프트 장착 차량이 필요 없는 교통약자의 이동권 확보 및 장애인복지 택시 보완을 위해 일반택시 활용방안이 필요함
- 이에 따라 광주광역시는 2026년까지 휠체어리프트가 장착된 특별교통수단을 100% 이상 도입하는 것으로 계획하고 있으나 임차택시 활용으로 휠체어리프트가 필요 없는 교통약자를 대상으로 서비스를 하고 있음

[표 5-4] 임차택시 활용 서비스 사례(2021년 기준)

구 분	내 용
운영주체	광주광역시 교통약자이동지원센터
일반택시	전용택시 90대 운영
이용대상	관내 3급 이상 장애인, 휠체어이용 65세 이상 노인 등 심사 후 신청가능자 등록인에 한함 (장애인은 보건복지부 표준기준표, 65세이상자는 대중교통이용이 어렵다는 진단서 참고)
이용방법	전화 및 어플리케이션 접수

(4) 바우처 택시 도입

- 바우처택시는 장애인콜택시(혹은 장애인복지콜)의 장시간 대기로 이용에 불편을 겪는 장애인의 이동편의 증진을 위하여 지자체에서 요금의 일부를 지원하는 장애인콜택시 및 장애인복지콜의 보조수단임
- 장애인등급제 폐지(2019.7.)와 비휠체어 장애인 이용 증가(비율 3:7)로 배차시간 지연으로 인한 불편이 가속화되어 택시운전자 중 희망자를 선정, 일반영업과 바우처택시 병행 운행하도록 2022년부터 도입하였음
- 센터등록 장애인 : '19년 12,471명 → '20년 13,264명 → '21년 14,320명

[표 5-5] 바우처택시 연도별 운영계획

구 분	합계	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	도입율
도입대수	150	-	100	150	150	150	150	100%

(5) 교통약자 특별교통수단 차량운행 종합

- 2026년까지 전용차량 129대를 운행하고 임차택시 100대, 바우처택시 150대를 운행하여 총 379대를 확보할 계획임

[표 5-6] 교통약자 특별교통수단 차량 운행(단위 : 대)

구 분	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	예 산
전용차량	116	116	123	129	129	129	차량구입비 (대당 0.46억)
임차택시	90	91	100	100	100	100	교통약자이동 지원센터 운영비 포함
바우처택시	-	100	150	150	150	150	
합 계	-	307	373	379	379	379	-

나. 교통약자 이동지원센터(새빛콜) 운영의 활성화

- 교통약자이동지원센터의 이용자는 직원 불친절과 과도한 대기로 인한 서비스 제공에 대한 불만이 있음. 따라서 운영효율화를 위한 관제시스템을 개발하여 이용자의 의견을 다양하게 수렴하고 개선할 수 있는 개선이 요구됨

(1) 특별교통수단의 다양화

- 운영효율을 증진시키고 운영비를 절감할 수 있도록 특별교통수단의 크기를 다양화하는 방안이 필요함. 특히, 대형 특별교통수단은 동시에 많은 이용자를 지원할 수 있어 보다 효과적인 운행이 가능하며, 이로 인한 운영비도 감소함
- 특별교통수단 차량 종류 다양화를 통한 이용 편의성 제공
 - 동일 출발지와 목적지, 또는 노선의 일부를 공유하는 휠체어 이용자가 함께 이용 가능한 다인승 특별교통수단의 도입·운영
 - 수동형 및 전동형 휠체어 외에 침대형 휠체어가 탑승 가능한 특별교통수단 및 자율주행차량을 활용한 특별교통수단 도입·운영



[그림 5-2] 특별교통수단의 다양화 예시

- 다만, 국토부의 제4차 계획에 따르면 현재 휠체어고정 등 안전기준 등 운영을 위한 법령이 미비한 상태이므로 2024년 이후 도입이 가능할 것으로 예상되며, 도시 내에서 교통약자 이동지원을 위한 자율주행 및 원격제어를 통한 모빌리티 서비스 개발 및 실증은 2026년에 가능할 것으로 계획하고 있음
- 광주시는 현재 스타렉스, 카니발 차량을 기준으로 도입하고 있으나 휠체어 탑승이 가능한 다인승 휠탑 특장차, 소형 차량 등 다양화를 검토하고 있음

- 단기적으로 차량 확보가 어려운 경우 타시설에서 이용하고 있는 휠탑차량에 대한 공유 방안 검토
- 노인 및 장애인 이용시설에서 별개로 운영되고 있는 셔틀차량 등은 향후 도시철도2호선과 연계하여 효율화 검토

(2) 이용기준의 다양화

- 현재 23시~익일 06시는 휠체어 승강 설비가 장착된 차량이 일부만 운행 중이며 해당 차량을 이용하려면 전날 사전에 이동 시간대를 예약해야 하는 구조로 교통약자들의 야간 이동가능성을 초기 단념/제한시킬 수 있는 시스템적 문제가 있음
- 이에 야간 시간대 교통약자 특별교통수단 운행 차량 증차와 일부라도 즉시 접수 이용할 수 있게 운영 요구가 많으며, 교통약자의 이동편의 증진을 위해서 야간 운행 차량 대수 증차(운전자 확보)와 실시간 접수에 필요한 시스템 개선 필요함
- 예약제 및 즉시신청제 병행
 - 즉시 신청만 받는 경우 미리 필요한 시간에 예약을 할 수 없어 이용을 할 수 있다는 보장이 없고, 실제로 이용하지 못하는 경우가 종종 발생함
 - 예약만 받는 경우 예약이 시작되자마자 몇 시간 안에 예약이 다 끝나는 불편함과 예상하지 않은 외출이 발생했을 경우 이용이 불가능하다는 단점이 있음
 - 특별교통수단 운영시 예약제와 즉시 신청제를 병행토록 해야 함
- 특별교통수단(특장차)은 휠체어 이용인만, 비휠체어 이용인은 임차택시 및 바우처 택시만 배차하는 방식으로 휠체어 이용인과 비휠체어 이용인의 대기시간 불균형을 해소해야함

(3) 가칭 교통공사 운영시 통합 검토

- 광주시는 공공교통수단 운영 및 통합 교통플랫폼 서비스 제공, 교통분야 종합 컨트롤 타워 기능 등을 수행할 가칭 교통공사를 설립·운영을 통해 시민 교통편의 제고, 교통행정 효율성·전문성 증대코자 하고 있음
- 가칭 교통공사에는 도시철도공사를 중심으로 교통약자이동지원센터 등 교통관련기관을 통합하는 방안을 검토하고 있는 인천의 경우 교통공사에 포함하여 운영하고

제4차 광주광역시 교통약자 이동편의 증진계획

서비스개선을 위해 노력하고 있으나, 대부분의 타지역은 별도로 운영하고 있음. 이에 따라 관련규정, 소요되는 비용 및 시기 등은 별도 검토하여 추진될 예정임

[표 5-7] 교통약자 이동지원센터 운영이용계획(단위 : 억원)

구 분	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	계
개소수	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)
복권기금	-	100.7	102.5	119.9	131.9	145.1	600.1
시비	-	27.3	44.4	41.7	45.8	50.4	209.6
합계	133.1	128.0	146.9	161.6	177.7	195.5	809.7

다. 교통소외지역 고령자 의료 및 교통복지 지원 서비스 확대

(1) 기본방향

- 대중교통 사각지대 혹은 교통소외지역 등에 대중교통의 노선을 미리 정하지 않고 여객의 수요에 따라 운행구간, 정류장 등을 탄력적으로 운행하는 여객 운송서비스로 과소화 및 공동화가 심한 지역의 이동권 보장과 고령층의 의료·문화·복지 접근성 개선 및 교통사각지역 해소하기 위해 수요응답형 교통체계(Demand Responsive Transport, DRT)를 도입하여 서비스 확대가 필요함



[그림 5-3] 수요응답형 교통체계를 통한 교통복지 지원

(2) 적용계획

- 이용객의 요구 및 수요에 따라 고정된 노선 없이 운영하여 승객의 개별적 통행 목적, 시간에 부합되도록 서비스를 제공해주는 대중교통 수단으로 소형버스(12인승) 운행이 가능함

○ 특히, 대중교통 소외지역에서 고령자의 의료 및 복지지원을 위한 서비스확대가 필요함

[표 5-8] DRT 운행 유형

버스대체형	택시활용형
<ul style="list-style-type: none"> • 기 운영되던 벽지노선의 효율성을 제고 • 차량의 소형화, 유연한 운영을 통한 승객확대 및 편의성 증대 목적·일반적으로 12인승 안팎의 승합차를 이용하여 사전 예약된 장소에서 승·하차 	<ul style="list-style-type: none"> • 기존 버스 대체형 노선에서 500m이상 이격되어 있는 마을 또는 회전 공간 미확보로 인해 접근성이 낮은 교통사각 지대 축소 목적 • 기존 택시를 활용하여 고정 노선 및 고정운행 시간대에 운영

○ 교통 소외지역(본량, 동곡, 삼도 등) 현황을 분석하여 수요응답형버스(DRT) 도입 필요지역 및 시범 운행계획 검토하고 원활한 서비스제공을 위해 AI 알고리즘 기반의 실시간 배차 서비스가 가능한 시스템 구축이 병행되도록 검토 필요(교통안전공단 등 전문기관에서 개발한 배차시스템 활용)

구분	운행거리(km)	운행시간(분)	배차간격(분)	운행차량(대)	
단기 노선	와산~송정역	18.4	43.2	25	5
	동림마을~송정역	19.4	45.6	25	5
	빛그린산단~송정역	15.8	37.2	25	5
	분토마을~산수5거리	15.9	37.1	25	5
장기 노선	구소~상무역	13.5	31.8	25	5
	칠석~품암동	9.4	22	25	3



[그림 5-4] 광주형 수요응답형 운영노선(DRT) 검토안

- 다만 현시점에서 수요응답형버스(DRT) 운영주체 선정에 대한 고찰이 필요함. 일반 사기업에서 입찰로 운영주체를 선정할 경우 민영화로 운영되면서 예산지원 은 계속 발생하여 또다른 준공영제화가 될 소지가 많음
- 따라서 현재 광주시에서 추진중인 가칭 교통공사 설립과 연계하여 다양한 운영여건을 고려하여 수요응답형버스(DRT) 시범운영 시기 조절이 필요함(2024년 이후 시범운영 검토)

[표 5-9] DRT 운영 계획(단위 : 억원)

구분	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	계
노선수	-	-	-	1	3	3	3
운영비	-	-	-	3	5	5	13

5.2 물리적 장애물 없는 환경 조성

5.2.1 저상버스 이용 확대 및 활성화

가. 무장애 정류소 설치 확대

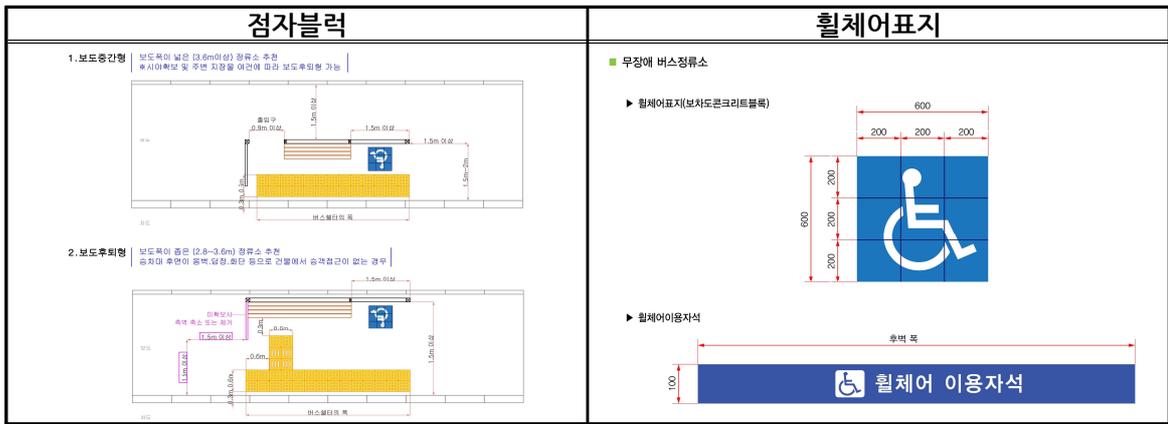
- 저상버스 경우 주요 시내버스 노선에 매년 10개소의 무장애 정류소를 조성하여 교통약자의 대중교통 이용편의 제공
 - 굴곡보도, 가로화단, 휴지통 등 장애물 제거 및 정비
 - 휠체어 대기 장소 및 점자블럭 설치, 버스정차 위치 표시 등
 - 주변지역 개발시 민자 유치 방안과 동시 추진
- 추진방법 : 시·자치구, 버스조합, 장애인단체 등과 협업 추진

[표 5-10] 시내버스 정류소 현황(시계 외 404개 별도)('22.6.30. 기준, 단위 : 개소)

구분	계	동구	서구	남구	북구	광산구
정류소(합계)	2,368	193	376	292	644	863
버스쉘터 (정류소 대비)	1,513 (63.9)	127 (65.8)	260 (69.1)	191 (65.4)	434 (67.4)	501 (58.1)
정류소표지	1,560	137	260	165	468	530
BIT	1,096	115	228	138	324	291
무장애	185	34	23	23	73	32
개선형 (스마트, 미세먼지)	22	1	1	4	4	12



[그림 5-5] 무장애 버스정류소 설치 표준형(광주광역시)



[그림 5-6] 무장애 버스정류소 설치 표준형(관련시설 상세)

[표 5-11] 무장애 정류소 설치 확대(단위 : 억원)

구분	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	계
개소수	118	10	10	10	10	10	168
예산	-	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	9.0

나. 유개버스정류장 시설 개선 및 정비

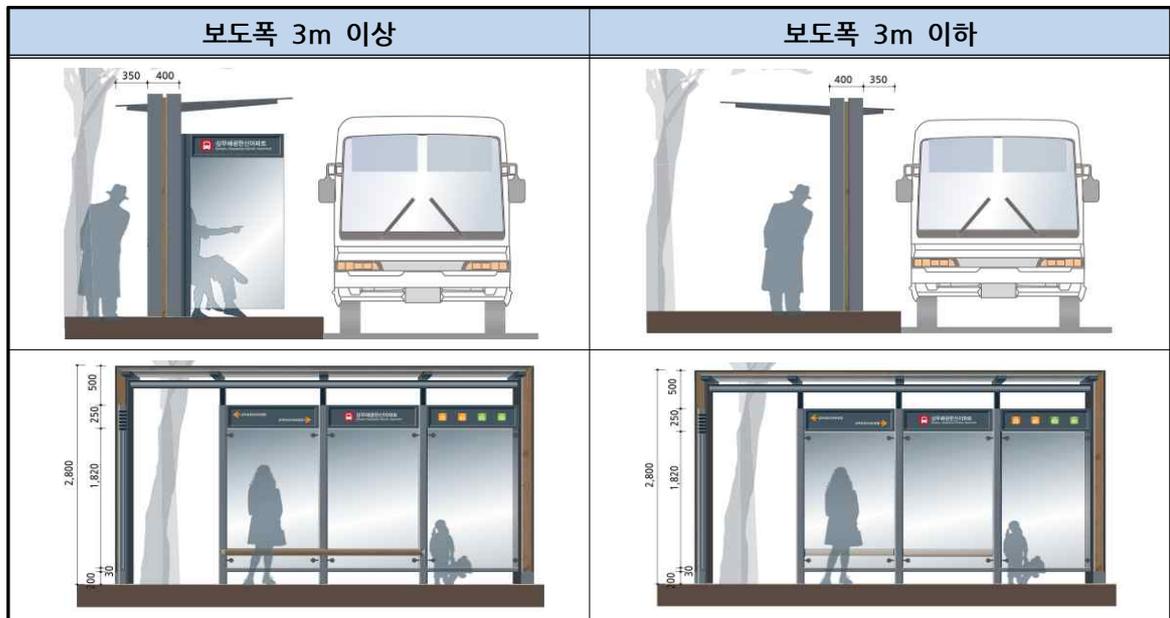
(1) 기본방향

- 버스, 택시 등은 장애인이 이용할 수 있는 주요 대중교통수단임에도 불구하고 버스정류장은 장애인들의 접근 및 이용이 어려운 실정으로 정비가 시급한 분야로 나타났음
- 장애인들이 안전하고 편리하게 공공 교통시설을 이용할 수 있도록 승·하차장 및 각종 안내시설 등에 대한 집중적인 정비가 필요함
- 또한 시각장애인이 정확하게 탑승하려고 하는 교통수단의 입구로 유도 및 음성 안내서비스, 안전하게 대기할 수 있도록 관련시설을 설치해야 함

(2) 개선방안

- 버스정류장은 교통약자가 안전하게 대기하고 편리하게 승·하차 할 수 있는 구조여야 하며, 주변의 보도폭은 아주 작은 경우를 제외하고 우산을 들고 대기할 수 없는 교통약자를 고려하여 지붕이 덮인 대기공간을 확보할 필요가 있음

- 또한 행선지, 시간표 등 운행안내를 표시한 안내판을 휠체어 이용 장애인, 어린이도 읽을 수 있는 높이와 크기로 설치하여야 하며, 행선지 안내판은 점자 안내를 병행 및 시각장애인이 많이 이용하는 곳은 음성안내가 동시에 이루어 지도록 하는 것이 필요함
- 휠체어 이용자의 경우 이동을 위한 진·출입과 회전 등의 범위가 넓고 정류장내에 있을 경우 버스운전자가 인식하기가 어렵고, 기타 이용자에게 불편을 주고 있어 정류장과 이격하여 대기하고 있는 실정임
- 이에 따라 통행범위를 별도로 확보하고 상호 교차하지 않도록 동선을 적절히 분리되도록 개선하여야 함



[그림 5-7] 광주광역시 가로형 공공시설물 표준디자인

(3) 유개 버스정류장 시설 연차별 개선 계획

- 조사결과 유개 버스정류장 중 실질적인 장애인 진입 및 회전이 가능한 정류장은 1,007개로 전체 유개 버스정류장 중 81.9%만 휠체어 진입 및 회전이 가능한 것으로 조사되었음
- 유개 버스정류장을 제외한 나머지 무개정류장 및 표지판이 없는 정류장도 전체의 46.3%로 휠체어 활동공간 부족과 안전 헨스 설치 및 비가림이 불가능한 정류장들로 실제 휠체어 이용자들은 버스 정류장 내에서의 승·하차가 어려운 실정임

제4차 광주광역시 교통약자 이동편의 증진계획

- 유개 버스정류장의 신설 및 휠체어 이용 장애인 진입통로를 확보하지 못한 기존 유개 정류장 시설의 전면 교체시에는 광주광역시 가로형 공공시설물 표준디자인(버스쉘터)계획에서 제시하는 보도폭을 고려한 유개 버스 정류장 표준모델을 적용하고 교통약자 관련시설(점자블록, 점자 안내표지판 등)을 설치토록 계획하였음
- 버스정류장 개선사업은 금번 현장조사를 토대로 유개정류장 미설치 된 50개소에 대해 계획기간내에 유개 버스정류장의 설치 및 시설개선을 계획하였음

[표 5-12] 유개 버스 정류장 시설개선 및 정비

구 분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	계	비 고
유개정류장 시설 개선 및 정비(개소수)	-	12	12	13	13	50	구자체비예산

다. BIT 추가 설치 및 음성 안내

- 현재 운영 중인 버스 정보안내시스템(BIT)은 문자정보 및 음성안내가 동시에 서비스되고 있어 시각장애인을 위한 버스도착정보를 제공하고 있음. 다만, 일부 시스템상에서 오류·고장 등으로 정보제공의 문제가 발생하고 있으므로 지속적인 유지관리가 되도록 모니터링 실시가 필요함
- 버스정류장 시설현황 조사결과 총 1,071개소(전체 정류장 2,368개소 중)의 정류장에 버스 정보안내시스템(BIT)시설이 운영 중인 것으로 조사되었음
- 금번 4차 계획기간동안 2026년까지 총 662개소를 추가 설치 및 정비하여 음성안내까지 가능한 신형 BIT시설을 제공할 계획임

[표 5-13] 버스 정류장 BIT 추가설치 및 음성안내 개선

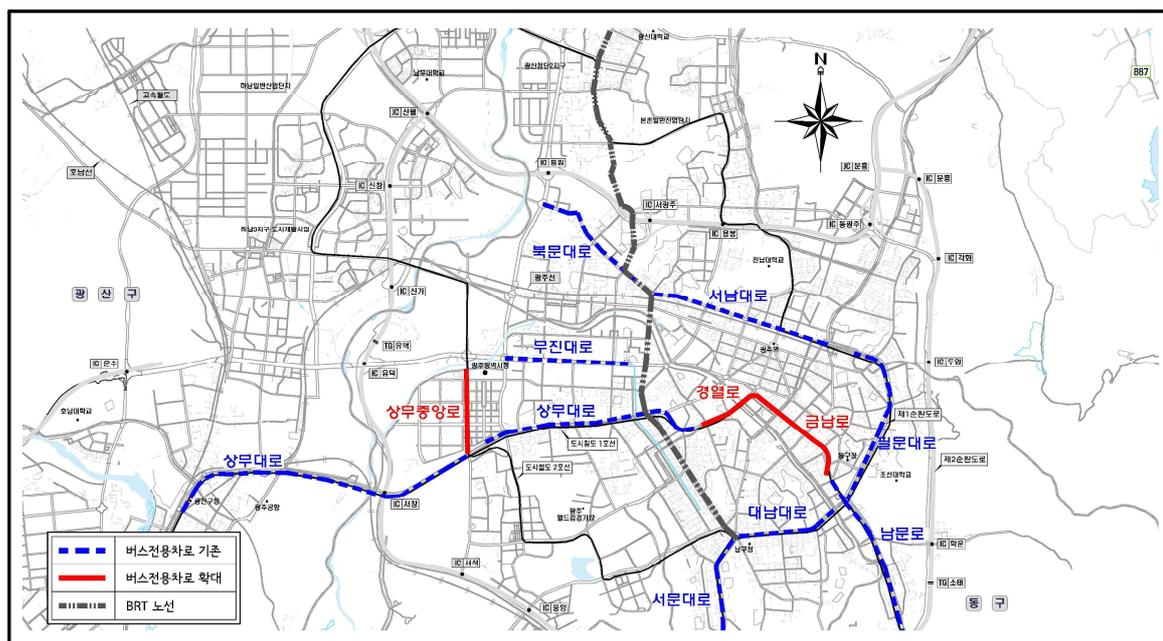
구 분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	계	비 고
BIT(개소) (음성안내포함)	73	95	124	161	209	662	2022년 현재 (1,176개소 설치 운영중)
사업비(백만원)	949	1,235	1,612	2,093	2,717	8,606	시예산

라. 버스전용차로 확대

- 대중교통 이용자의 대부분이 교통약자임을 고려할 때 버스 등을 이용시 상대적으로 장시간이 소요되고 정시성 확보가 미흡한 상황임
- 현재 광주시는 11개노선, 67km 구간에 가로변 버스전용차로를 운영하고 있으며 장기계획안으로 기수립된 상위계획(제3차대중교통기본계획, 교통정비중기계획안(2021~2025))의 전용차로 운영계획을 반영하도록 하였음
- 특히 교통정비중기계획(안)에서는 도시철도 2호선이 개통되는 것을 감안하여 도시철도 취약지역(남북축)을 빠르게 연결하는 BRT 시스템 구축하도록 계획하였음

[표 5-14] BRT 설치계획

구분	내용
사업구간	광주 북구(광주희망병원)~(죽봉대로-대남대로 이용)~광주 남구(백운광장) ▶ 백운광장~터미널~기아챔피언스필드~운암동~본촌산단~희망병원
규모	중앙버스전용차로제, 10.3km(왕복 4~12차로)
사업기간	2025년 ~ 2028년(완공) ▶ 2025년 : 타당성조사 및 기본계획 ▶ 2026~2027년 : 실시설계 및 착공 ▶ 2028년 : 개통 및 운영(2호선 개통 시기에 맞춰 운영개시)



[그림 5-8] 버스전용차로 확대안

[표 5-15] BRT 시스템 구축

구 분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	계	비 고
BRT 도입	-	-	-	도입검토			2028년 개통 (2호선 개통시기)
사업비(억원)				73	90	163	

5.2.2 수직 이동 편의시설 개선

가. 도시철도 수직이동시설 설치

- 교통약자의 도시철도 이용 시 외부에서 대합실로 통하는 승강기는 총 20개소로 녹동역을 제외한 나머지 역사에 설치되어있는 것으로 조사되었으며, 녹동역을 제외한 역사출입구 인근에 보행동선연결을 위한 횡단보도가 설치되어 있는 것으로 조사되었음
- 각 역사별로 장애인용 내·외부 수직이동시설(승강기, 에스컬레이터)이 설치되어 있으나 전체 출입구에 모두 설치되어있지 않아, 역사 접근 시 어려움이 있으므로 이용편의를 위한 추가적인 승강기 설치가 필요함

[표 5-16] 광주 지하철 수직이동시설 설치 현황(2021년 기준)

구 분	승강기 유무	개 소	구 분	승강기 유무	개 소
녹동역 ¹⁾	X	0	쌍촌역	○	2
소태역	○	3	운천역	○	2
증심사입구역	○	2	상무역	○	3
남광주역	○	3	컨벤션센터역	○	5
문화전당역	○	5	공항역	○	5
금남로4가역	○	2	송정공원역	○	4
금남로5가역	○	3	송정리역	○	4
양동시장역	○	2	도산역	○	5
돌고개역	○	3	평동역	○	2
농성역	○	5	계		62
화정역	○	2			

자료 : 광주도시철도공사 홈페이지(<http://www.gwangjuseubway.co.kr/subway/main.jsp>)

주1) : 녹동역은 대합실 및 승강장이 지상1층에 배치되어 있어, 별도의 수직이동시설의 설치를 하지 않은 것으로 조사되었음

- 금번 제4차 계획기간동안 광주 지하철 수직이동시설 설치는 양동시장역에서 지상과 지하를 연결하는 수직이동시설 1개소 설치를 계획하였음
- 현재 양동시장역 주변은 보도폭 축소로 시설설치가 어려우나 인접 양동재개발 사업시행시 충분한 보도폭 확보를 협조 건의하겠음

[표 5-17] 광주 지하철 수직이동시설(승강기) 설치계획

구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	계	비고
수직이동시설(개소)	-	-	-	1	-	1	시예산
사업비(억원)	-	-	-	11	-	11	



[그림 5-9] 양동3구역 재개발사업

나. 육교 철거 후 횡단보도 설치

- 광주광역시에서 24개의 육교를 조사하였음(본사 조사자료 기준)
- 교통약자의 이동 시 불편과 육교주변 무단횡단으로 인한 안전사고 발생 우려가 있어 민원 발생률이 높은 육교위주로 철거(관계 구청에서 계획 수립) 후 횡단보도를 복원하고 시청에서는 관련 TF팀을 통해 철거 타당성을 검토하도록 하고 있음



[그림 5-10] 육교철거 후 횡단보도 설치사례

5.2.3 수평 이동 편의시설 개선

가. 유효 보도폭 확보 및 정비

- 광주광역시의 보도는 보도블록포장 및 깔라투수콘 포장, 그리고 콘크리트 포장 등으로 이루어진 것으로 조사됨
- 그러나 조사결과 최근 시공된 투수콘과 고압보도 블록을 제외하고는 대부분 다른 재질의 포장보도는 부분적으로 평탄성이 불량한 것으로 조사되었음
- 특히 기존의 구형 보도블록에 대해서 평탄성이 대부분 불량하여 연차별로 고압 보도블록이나 투수콘 포장으로 교체하여 평탄성을 개선하는 사업을 추진 예정임
- 다음은 보도의 평탄성 불량 및 투수콘 포장 훼손 사례임



[그림 5-11] 보도 평탄성 불량사례

나. 보도 평탄성 정비

- 보행은 이동의 가장 기본적인 방법이며, 기본권에 해당하는 권리라고도 볼 수 있음. 따라서 이러한 기본적인 이동욕구를 자연스럽게 충족될 수 있는 보행환경이 확보 될 수 있도록 현재의 보행환경을 개선하여야 함
- 하지만 현재의 보행환경 문제를 5년 내에 전체적으로 개선하는 데는 재원확보나 공사기간 등을 고려할 경우 어려울 것으로 판단됨
- 특히 광주시는 도시철도 2호선 공사가 시행중이며, 도시철도역사의 출입구 설치로 인해 보도폭과 보도는 재정비될 예정임
- 또한, 전체적으로 시행한 후에 문제가 발생하는 구간이나 지속적인 관리체계의 미비로 보완이 없는 1회성 개선으로 끝난다면 이는 재원낭비와 더불어 시간낭비가 될 것임
- 따라서 초창기 사업으로 시험 지구를 결정하여 사업을 시행하고 관리와 모니터링을 통한 문제점을 파악한 후 이를 보완하여 광주광역시 전역을 확대해 나아가는 것이 가장 좋은 방법으로 사료됨
- 본 계획이 법정계획이기 때문에 하는 것이 아니라 계획의 배경과 목적을 생각하면서 보행공간 확보와 이동에 필요한 안내체계, 다른 교통수단과의 연계를 고려한 개선방안이 도출될 수 있도록 하였음
- 특히, 보도 부분에는 휠체어가 통행하기 불편하지 않은 유효 보도폭 확보 및 보도설치, 교통약자가 통행할 수 있는 육교/지하보도 확보, 보도턱 낮추기, 이면도로 유형별 개선방안, 음향신호기 설치 및 확충방안 등을 주요 개선내용으로 도출하였음
- 금번 4차 계획기간동안 보도 평탄성 정비(보도 재포장)계획은 총 205.0km의 보도에 대한 평탄성 사업을 실시할 것으로 계획하였음

[표 5-18] 보도 평탄성 정비(보도재포장)계획

구 분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	계	비고
보도 평탄성 정비 계획(km)	41.0	41.0	41.0	41.0	41.0	205.0	시예산, 구예산
사업비 (억원)	시비	9.38	9.38	9.38	9.38	46.9	
	구비	48.43	48.43	48.43	48.43	242.15	
	합계	57.81	57.81	57.81	57.81	289.05	

- 다음은 정비가 잘된 보도 평탄성 정비 사례임



[그림 5-12] 보행환경 평탄성 개선

(1) 보도공사의 매뉴얼화

- 보도 설치 및 관리지침」(국토교통부)에 정의된 보도는 보행자의 통행을 위해 설치되는 도로의 일부분에 해당됨. 현재 광주광역시는 도시철도 2호선 공사가 진행중에 있고 이에 따라 역사 신설에 따라 보도는 재구성될 것으로 예상됨
- 또한 교통약자의 이동편의를 위해 보도를 신설하거나, 노후된 보도를 정비가 필요한 경우, 굴착 후 복구하는 등 보도포장과 관련된 기술적인 사항(설계, 시공 및 유지관리)을 제시한 매뉴얼화하여 지속가능한 교통환경의 조성이 필요함
- 서울시·자치구 보도 포장공사 관련 부서 및 산하기관(서울주택도시공사, 서울시설공단, 서울교통공사)에서는 매뉴얼을 작성하여 이를 원칙으로 도로 조건, 교통 조건 및 지역 조건 등을 감안하여 보도 포장공사를 시행하도록 하고 있음
- 본 매뉴얼이 적용되는 ‘보도포장 관련 공사’는 다음과 같은 사업을 포함하며 어떤 목적이든 보도포장을 굴착하여 복구하는 모든 공사 및 보도공사가 부대공사로 시행되는 모든 공사를 포함하며, 인터로킹 콘크리트 블록을 적용한 각종 사업에 준용 가능하도록 계획하여 전분야에 걸치도록 함
 - 보도 신설 및 확장 공사
 - 보도 정비(개량) 공사
 - 보도공사를 포함하는 띠녹지, 가로수 등 녹지 조성 사업
 - 보도공사를 포함하는 교통축 개선사업, 도로교통 소통 개선사업, 교통사고 잦은 곳 개선사업 등

- 지하매설물(상·하수도, 도시가스, 전기, 통신 등) 관련 굴착복구 공사
- 버스승강장 공사가 포함된 중앙버스전용차로 사업
- 주택사업(뉴타운, 재건축, 재개발) 관련 보도정비공사
- 보차도 겸용도로(이면도로 등)를 블록으로 시공하는 공사

(2) 설계 이전 검토 및 이행사항

- 보도포장은 주변 환경 및 교통 여건에 따라 포장재 종류와 시공방법이 다양하여 일률적인 교체 기준을 정하기 어려움
- 보도포장은 포장재의 종류(블록류, 아스팔트 콘크리트류, 시멘트 콘크리트류 등)에 상관없이 포장 상태가 매우 불량하여 교통약자의 안전한 통행에 지장을 주거나 도시미관을 심각하게 해치는 경우, 또는 지하매설물의 정비를 위하여 굴착이 필요한 경우 등 부득이한 사유가 발생하는 경우에 한하여 교체할 수 있음
- 보도포장의 교체는 「도로법」 시행령 제62조에 근거하여 ‘도로관리심의회’(동법 시행령 제66조에 근거한 소심의회) 혹은 이에 준하는 별도의 심의회의 승인을 득한 후 실시하도록 함
- 「도로법」 시행령 제56조제6항에 의거하여 신설·확장 또는 개량하는 공사로 포장된 도로의 노면에 대해서는 그 공사를 준공한 날부터 3년(보도인 경우에는 2년) 이내에는 도로굴착을 수반하는 도로점용허가를 할 수 없다(다만, 천재지변, 전기, 통신, 전기통신, 상하수도, 가스관 등의 긴급복구공사와 군사상 필요한 경우, 장애인용 승강기 설치공사, 길이 10m이하, 너비 3m이하의 소규모 굴착공사 또는 너비 3m이하의 소규모 횡단굴착공사 등은 예외)
- 또한, 차량진·출입로 손상이 심한구간은 허가받은자가 원상복구함이 원칙임을 감안하여 건물주(또는 상점주)로 하여금 원상복구하도록 조치하여 예산이 낭비되지 않도록 함

(3) 설계시 준수사항

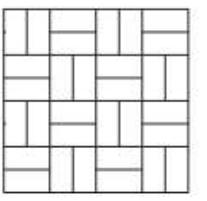
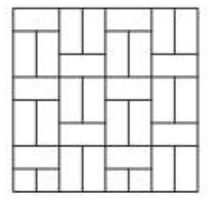
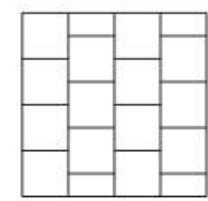
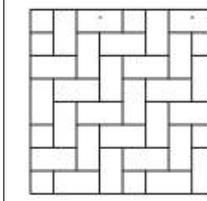
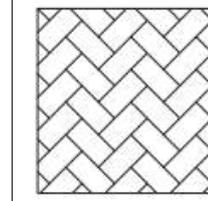
- 보도포장 관련 공사(설계) 시행기관 및 부서에서는 설계용역 준공전(디자인 심

제4차 광주광역시 교통약자 이동편의 증진계획

의대상 사업의 경우는 심의 후) 사업개요, 사업설명서, 설계도면(보도포장 부분), 공사시방서, 디자인 심의의결서(필요시), 각종 보도 위 시설물 배치도 등을 보도관리부서에 제출하여 점검을 받아야 함

○ 보도포장 관련 공사 관련 준수사항은 다음과 같음

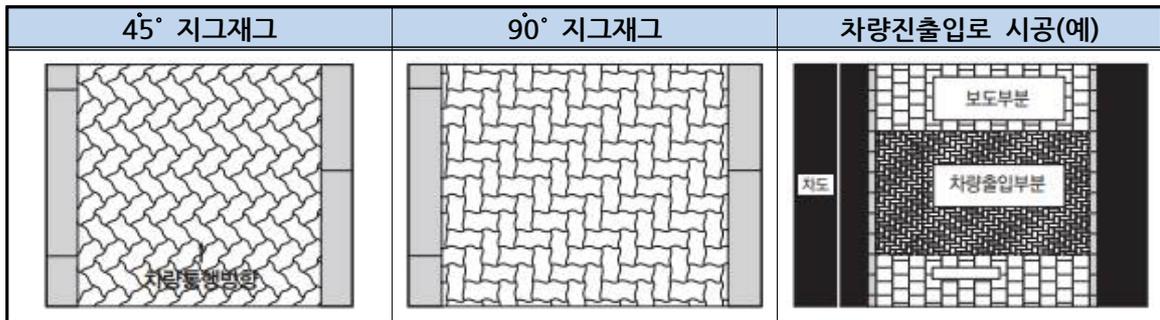
- 보도 유효폭 2m 준수(교통약자의 이동편의 증진법, 도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙, 보도 설치 및 관리 지침)
- 횡단경사 2% 이내 준수. 지형상황 및 주변 건축물 등으로 인하여 부득이한 경우 4%까지 설치가능(도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙)
- 지주형 가로시설물 통합정비(지주형 가로시설물 통합정비 시행)
- 일반 보도구간은 200×200mm 이하 블록의 사용을 원칙으로 함. 단, 미관, 디자인 및 주변여건 등을 고려하여 300×300mm 이상 블록 사용시 줄눈간격이 넓어지는 경사진 포장면 변곡점(예. 차량 진·출입로 등) 주변설치를 지양함. 또한, 블록의 맞물림 효과 발휘를 위해 현장가공 (절단)을 최소화하며, 시공시 밀림현상 및 단차가 발생하지 않도록 유의하여 시공하여야 함
- 블록 포설은 밀림현상이 발생하지 않는 패턴으로 설계하여야 함

마루갈기형 바닥갈기(A)	마루갈기형 바닥갈기(B)	격자형 바닥갈기	90° 바닥갈기	45° 바닥갈기 (Herringbone)
				

[그림 5-13] 보도포장 패턴도

- 횡단보도 주변 턱낮춤 구간의 차도와의 단차는 없도록 설계
- 차량진출입로 설계시 준수사항
 - ▶ 블록 형상 : 블록의 맞물림(Interlocking)이 우수한 이형블록(U블록, S블록 등) 및 I2블록 사용 권장
 - ▶ 블록 두께 : 80mm 이상인 제품 사용
 - ▶ 블록 포설 패턴 : 밀림현상이 발생하지 않도록 차량 진행방향에 지그재그로 포설

- 폭 12m 미만 이면도로 및 아파트 진입부 등은 고원식 횡단보도 설치 권장. 횡단보도 상 보행로 폭은 최소 2m 이상 확보(보도설치 및 관리지침) 단, 현장여건상 2m 이상을 확보하지 못할 경우 1.5m 이상 확보
- 빗물이 주변 가로수, 띠녹지 등 침투가능한 곳으로 흘러 들어갈 수 있도록 보도의 종·횡단경사 및 띠녹지 토피고(보도블록보다 5cm이하로 설치) 조정
- 종단경사 5% 초과 및 띠녹지 설치계획구간은 가급적 투수블록 설치 지양



[그림 5-14] 차량진출입로 블록 포설 패턴



[그림 5-15] 차량진출입로 경사구간 설계

(4) 포장구조 및 시스템 선정

- 보도포장 재료는 불투수성과 투수성으로 분류할 수 있으며, 기존의 불투수포장 (아스팔트, 화강판석 등)으로 인한 도시환경문제를 극복하기 위하여 친환경 투수블록 포장재료를 사용하는 기준을 마련하여 권고하고 있으므로 공사시행전 해당기준을 반드시 확인하여 설계의 적정성 및 재료확인을 실시해야 함



[그림 5-16] 보도포장의 투수블록 종류 예시

(5) 재료선정시 준수사항

- 인터로킹 블록(ILB) 포장은 블록 사이의 틈새에 모래를 넣고, 블록 상부에 하중이 가해 졌을 때 인접한 블록과의 맞물림(Interlocking)에 의한 하중분산 효과가 발생하는 것을 이용해 보도나 차도에 폭넓게 적용하는 포장 방법임



[그림 5-17] 인터로킹 블록포장의 구조

- 블록 맞물림 효과의 극대화를 위해 블록 사이 간격 준수와 줄눈 모래의 품질 관리가 매우 중요함. 뿐만 아니라 각 층에 사용되는 여러 가지 재료(블록, 골재 등)의 물리적 성능도 포장의 내구성을 결정짓는 중요한 요소이므로 재료 선정시 주의하여야 함
- ILB 포장의 구조, 각 층의 기능 및 역할은 다음과 같음
 - ▶ 블록 : 보행 안전성, 평탄성, 쾌적성, 친환경성(투수 등), 정보전달(노면 표시 등) 등 노면 기능
 - ▶ 줄눈 모래 : 수평·수직방향의 압축력을 인접블록에 전달하여 블록 맞물림(Interlocking) 효과 증진

- ▶ 경계석 : 블록 압축력에 대한 반력 작용
 - ▶ 모래 안정층 : 하중 균일 분산, 블록의 평탄성 확보
 - ▶ 기층 : 하중을 노상으로 분산 전달
 - ▶ 노상 : 포장의 지지층 역
- 보도 포장공사시 사용되는 재료는 각 층의 기능 및 역할에 따라 요구되는 최소 품질기준이 있음. 이러한 기준을 충족하지 못한 제품을 사용할 경우 각종 하자로 이어지게 되어 보도포장의 수명을 단축시키는 원인이 됨
- 따라서 보도 포장공사에 사용되는 각 재료별 품질 기준을 설정하여 준수필요

(6) 보도포장재 미끄럼 저항기준

- 보도 포장재가 다양화·고급화되면서 강우·강설시 미끄럼 관련 민원과 낙상사고가 증가하고 있으나, 국내엔 보도 포장재에 대한 미끄럼 저항기준이 없어 관리가 어려운 실정임. 따라서 광주시는 그 동안 미끄럼 방지 기준이 없었던 일반 보도에 「보도포장 미끄럼 저항기준」을 만들어 현장 적용 필요
- 서울시에서 적용하는 미끄럼 저항기준은 다음과 같음
- 보도의 횡단경사 기준은 빗물 배수를 원활히 하면서도 교통약자의 보행시 불편함을 최소화하기 위해 2% 이내로 규정되어 있고, 대부분의 보도가 여기에 해당되며, 이러한 구간은 ‘40BPN 이상’을 적용
 - 차도를 횡단하기 위해 설치한 횡단보도 턱낮춤 구간, 보도상 차량 진·출입을 위한 턱낮춤 구간, 버스 및 택시정차대 주변구간은 ‘45BPN 이상’을 적용(경사도 10% 이내인 경우)
 - 불가피하게 종·횡단 경사가 10%를 초과하는 구간은 ‘50BPN 이상’을 적용
(횡단보도 턱낮춤 구간의 경사석은 ‘50BPN 이상’ 적용)

[표 5-19] 서울시 보도포장 미끄럼 저항 기준

구	종·횡단 경사(%)	미끄럼저항기준(BPN)
평지(준평지)	0 ~ 2% 이하	40 이상
완경사	2% 초과 ~ 10% 이하	45 이상
급경사	10% 초과	50 이상

(7) 보도포장 전문 기술 교육제도 도입

- 서울시에서는 보도포장의 품질향상을 위하여 보도포장 공사에 참여하는 시공사의 품질관리자 및 포장 기능공 전원에 대하여 보도포장 전문기술 교육과정 이수를 의무화 [보도포장 전문기술 교육계획(행정2부시장 방침 제476호, '09. 9.16)] 하고 있음
- 따라서 보도포장 공사에 참여하는 대상자는 착공시 수료증 사본 및 교육 이수 계획서(3개월내)를 제출하여야 하고, 발주기관에서는 서류를 확인하여야 하며, 그렇지 않은 경우 공사를 착공할 수 없도록 조치하고 있음
 - 이를 위해, 발주기관에서는 입찰공고시 현장설명서에 인증제 시행에 대한 사전조치를 하고, 공사시방서에 공사 착공시 교육수료증 사본을 제출토록 명기하고 있음
- 또한 '13년부터는 보도공사 참여자 역량강화를 위하여 보도포장 관련 사업의 감리·감독자를 교육 대상자에 포함시키고 교육인증 유효기간(보수교육 주기)를 4년에서 2년으로 조정하는 등 보도포장 전문 기술교육 제도를 강화하고 있으므로 광주광역시에도 보도포장의 고도화를 위한 전문기술 교육 도입 필요



[그림 5-18] 보도포장 전문기술 도입

(8) 공사중 시민불편 최소화

- 보도포장 관련 공사를 시행함에 있어 공사관계자는 시민 생활과 통행 등의 불편을 최소화하는 공법, 방식 등을 선정해야 하며, 엄격한 공정관리 및 공사계획으로 민원발생 소지를 사전에 방지하도록 노력하여야 함

다. 가로수로 인한 평탄성 정비

- 가로수 나무뿌리 돌출로 인한 보도 평탄성 불량으로 보행자 전복사고 및 휠체어 통행 장애요인이 다수 발생함에 따라 식수보호대 교체 및 주변 보도정비 사업을 계획하였음
- 가로수로 인한 보도 평탄성 훼손지점 개선사업은 2022년부터 2026년까지 총 1,000주에 대한 개선사업을 진행하여 보도를 정비토록 계획하였음

[표 5-20] 가로수로 인한 평탄성 훼손지점 개선

구 분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	계	비 고
평탄성훼손 개선사업(주)		1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	5,000	식수보호대 교체 및 주변정비 (시예산, 구예산)
사업비 (억원)	시비	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	2.5	
	구비	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	2.5	
합계		1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	5.0	



[그림 5-19] 가로수로 인한 평탄성 불량 및 개선사례

라. 비규격 볼라드 정비 및 교체

(1) 시설 기준

- 자동차 진입억제용 말뚝은 보행자의 안전하고 편리한 통행을 방해하지 아니하는 범위 내에서 설치하여야 하며, 밝은색의 반사도로 등을 사용하여 쉽게 식별할 수 있도록 설치하여야 함
- 특히 시각장애인의 경우 발생 가능성이 높으므로 동일한 규격에 충격이 다소 적은 시설로 설치되어야 함

- 자동차 진입억제용 말뚝의 높이는 보행자의 안전을 고려하여 80~100cm 내외로 하고, 그 지름은 10~21cm 내외로 하여야 하며, 자동차 진입억제용 말뚝의 간격은 1.5m 내외로 하여야 하며, 재질은 보행자 등의 충격을 흡수할 수 있는 재료를 사용하되, 속도가 낮은 자동차의 충격을 견딜 수 있는 구조로 하여야 함
- 자동차 진입억제용 말뚝의 0.3m 전면(前面)에는 시각장애인이 충돌의 우려가 있는 구조물이 있음을 미리 알 수 있도록 점형블록을 설치하여야 함
- 광주광역시에서는 신규 블라드 설치는 「광주광역시 공공디자인 조례, 제5조의2」의 표준디자인 매뉴얼에 따른 블라드 설치기준을 적용하며, 기설치 시설에 대한 정비 및 교체를 중심으로 가급적 신규설치는 지양하되 보행로가 넓어 차량의 진입이 우려되는 곳에 설치토록 하고 있음



[그림 5-20] 블라드 시설 기준 및 자동차 진입 억제용 말뚝 적정 설치 사례

(2) 시설현황 및 정비방안

- 블라드 조사결과 총 조사치 4,771개소 중 광주광역시 공공디자인 조례에 의거한 규격 블라드 시설은 총 3,867개소로 약 81.1%인 것으로 조사되었으며, 나머지 블라드 시설은 불량 및 비규격시설인 것으로 조사되었음
- 블라드는 보도 상 차량의 진입을 억제하여 보행자의 안전하고 편리한 통행을 위하여 설치하는 시설물이나, 이러한 블라드가 오히려 안전사고를 유발하고 있어 필요한 곳에 최소화하여 설치하고 불필요한 블라드는 제거토록 하여야 함
- 다음은 블라드 정비, 교체 신설 계획규모임

[표 5-21] 광주광역시 차량 진입억제용 말뚝(블라드) 적정성 조사 결과

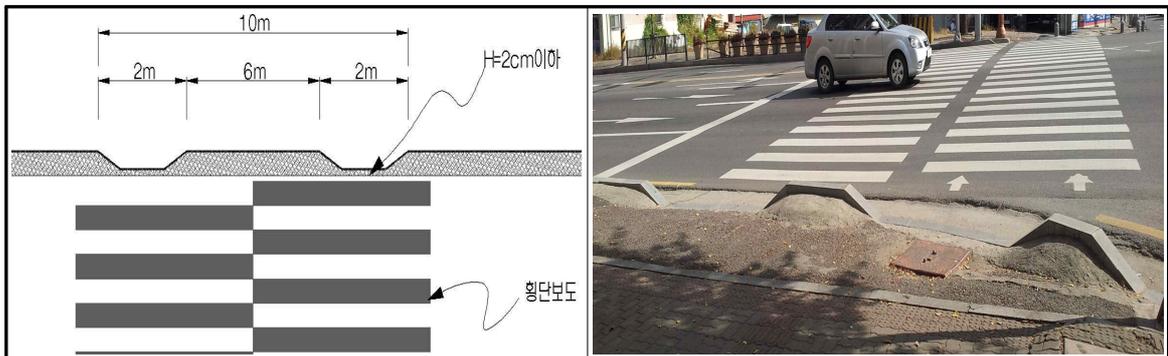
구 분	총 조사 블라드수	설 치	
		적합규격	비규격
블라드 시설현황	4,771개	3,867개(81.1%)	605개(12.7%)

자료 : 본 보고서 3장 차량 진입억제용 말뚝(블라드) 설치현황자료 참조



[그림 5-21] 블라드 비규격 설치 사례

- 신규 보도의 경우 블라드 설치가 오히려 시각장애인에게 장애요인으로 판단하여 원칙적으로 블라드 설치를 지양하는 방향으로 계획을 수립하였음
- 기존 보도에 설치된 블라드는 단기적인 제거 및 정비에 무리가 따르므로 신규 보도정비사업 추진 시 병행하여 제거 또는 정비토록 계획하였으며, 보도상 불법 주정차 단속을 강화하여 블라드 미설치에 따른 문제를 최소화하여야 함
- 다음은 휠체어와 자전거만 통과 가능하게 턱 낮추기를 시공하는 방법을 제시하였음



[그림 5-22] 블라드 필요 없는 횡단보도 턱 낮춤 사례

(3) 비규격 블라드 정비 및 교체 계획

- 금번 계획기간 동안 총 605개소의 비규격 블라드를 정비 및 교체할 계획으로 가급적 신규 설치를 지양하여 시각장애인의 보행편의와 보행자의 안전을 우선하여 교통약자의 이동시 장애요인을 최소화하겠음

[표 5-22] 비규격 블라드 정비 및 교체 계획

구 분		2023년	2024년	2025년	2026년	계	비고
블라드(개소)		151	151	151	152	605	시예산, 구예산
사업비 (억원)	시비	1.5	1.5	1.5	1.5	6.0	
	구비	1.2	1.2	1.2	1.2	4.8	
	합계	2.7	2.7	2.7	2.7	10.8	

5.2.4 특별보호구역 지정 및 정비

가. 어린이보호구역 지정 및 정비

(1) 사업의 필요성

- 어린이 보호구역 개선사업은 교통안전에 취약한 어린이의 안전한 통학을 위해 통학로 주변의 기존 시설물들을 정비 및 보완하고, 교통정온화(Traffic Calming)를 우리나라의 실정에 맞게 도입 적용하여 교통약자인 어린이의 안전한 통학로를 확보하기 위하여 2003년부터 시행하고 있는 사업임
- 어린이 보호구역 개선사업은 사업시행 후 일정기간이 지나면 사업지역에 대한 재정비가 요구되는 사업으로서 지속적인 추진이 필요함
- 광주광역시 2021년 어린이 교통사고는 총 374건으로 이중 스쿨존에서 발생한 23건의 사고 중 25명의 부상자가 발생한 것으로 나타나 지속적인 정비와 추진이 필요함

(2) 관련법 검토

- 도로교통법 제12조(어린이 보호구역의 지정 및 관리)

- 시장 등은 교통사고의 위험으로부터 어린이를 보호하기 위하여 필요하다고 인정되는 경우 유치원·초등학교·특수학교·어린이집·학원·외국인 학교 또는 대안학교·국제학교 및 외국 교육기관 중 유치원, 초등학교 교과과정이 있는 학교의 주변도로 가운데 일정구간을 어린이보호구역으로 지정하여 자동차 등의 통행속도를 30km이내로 제한할 수 있음
- 어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙 제3조(보호구역의 지정)
 - 초등학교의 주출입문 반경 300m 이내 도로 중 일정 구간을 보호구역으로 지정함
 - 규정 이외에 교통사고의 위험으로부터 어린이를 보호하여야 할 필요성이 인정되는 경우 주변도로 교통량 및 주차수요·신호기와 안전표지 및 도로부속물 설치 현황·연간 교통 사고 발생현황 및 주변도로를 통행하는 어린이 수와 통행로 체계 등을 검토한 후 보호 구역 지정대상 시설의 주출입문을 중심으로 반경 500m 이내의 도로에 대해서도 보호 구역을 지정할 수 있음
- 「어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙」은 2011년 1월 행정안전부·교육과학기술부, 보건복지부, 국토해양부 등 관계부처 공동부령으로 제정되어交通安全관리시설과 도로부속시설의 설치에 관한 규정을 두고 있음

[표 5-23] 어린이 보호구역 개선사업 연도별 추진 현황

구 분	2018년	2019년	2020년	2021년	계
추진실적(개소)	26	12	22	15	75
사업비(억원)	107.4	76.0	216.6	148.0	548

자료 : 광주광역시 교통정책과 내부자료

(3) 어린이 보호구역 지정 및 개선 계획

- 어린이 보호구역 추진 사업은 국비 50% 지원 사업으로 금번 4차 계획기간 동안 총117개소를 지정 및 개선할 계획임
 - 2022년 어린이 보호구역 개선사업은 총 13개소를 지정 및 개선하였음
- 특히 광주시는 5대 시설(미끄럼방지 포장, 시·종점 노면표시, 노란신호등, 대각선 횡단보도, 발광형시종점표지판)을 포함한 혁신모델을 구축하였으며 이를 기본으로 관계기관과 협의하여 개선해 나갈 예정임

[표 5-24] 어린이 보호구역 지정 및 개선 계획

구 분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	계	비고
어린이 보호구역 지정(개선) 추진계획(개소)		13	26	26	26	26	117	지정 (개선)
사업비 (억원)	국비	8.7	-	-	-	-	8.7	국비, 시예산
	시비	8.7	34.8	34.8	34.8	34.8	147.9	
	합계	17.4	34.8	34.8	34.8	34.8	156.6	



[그림 5-23] 어린이 보호구역 지정 사례

나. 노인보호구역 지정 및 정비

(1) 사업의 필요성

- 노인 보호구역(Silver zone) 개선사업은 2007년부터 노인들의 통행이 잦은 노인복지시설 주변을 대상으로 교통사고를 비롯한 여러 위험으로부터 노인을 보호하자는 취지에서 시행한 사업임
- 광주광역시 2021년 노인 교통사고는 총 1,047건으로 이중 23명의 사망자와 1,861명의 부상자가 발생한 것으로 나타나 지속적인 정비와 추진이 필요함
- 노인층은 신체능력저하로 인해 보행속도 및 인지반응 저하, 주의력 감퇴 등이 뒤따르므로 유의해야 하며 노인층 특성에 맞는 안전시설 개선대책이 요구됨

(2) 관련법 검토

- 도로교통법 : 제12조의2(노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리)

- 시장 등은 교통사고의 위험으로부터 노인을 보호하기 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 노인복지시설, 자연공원, 도시공원, 생활체육시설, 그 밖에 노인이 자주 왕래하는 곳에 대하여 시설의 주변도로 가운데 일정 구간을 노인 보호구역으로, 노인복지시설의 주변도로 가운데 일정 구간을 노인 보호구역으로 각각 지정하여 차량의 통행을 제한하거나 금지하는 등 필요한 조치를 할 수 있음
- 어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙 제3조(보호구역의 지정)
 - 해당 보호구역으로 지정 대상의 주출입문을 중심으로 반경 300m 이내 도로 중 일정 구간을 보호구역으로 지정함
 - 규정 이외에 교통사고의 위험으로부터 노인을 보호하여야 할 필요성이 인정되는 경우 주변도로 교통량 및 주차수요·신호기와 안전표지 및 도로부속물 설치현황·연간 교통사고 발생현황 및 주변도로를 통행하는 노인 수와 통행로 체계 등을 검토한 후 보호구역 지정대상 시설의 주출입문을 중심으로 반경 500m 이내의 도로에 대해서도 보호구역을 지정할 수 있음
- 어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙
 - 노인 보호구역의 세부지정 기준
 - 보호구역 지정·관리계획
 - 교통안전 시설, 보도 및 도로부속물의 설치
 - 보호구역 사후관리
- 다음은 노인 보호구역 시설 안전시설 설치 현황임



[그림 5-24] 노인 보호구역 지정사례

(3) 노인 보호구역 지정 및 개선 계획

- 금번 제4차 계획기간 동안 총 15개소를 지정, 개선할 계획이며 연차별 시행계획은 다음과 같음

[표 5-25] 광주광역시 노인보호구역 지정(개선) 추진 계획

구 분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	계	비고
노인보호구역 지정(개선) 추진계획(개소)	3	3	3	3	3	15	지정 (개선)
사업비(억원)	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	16.5	시예산

다. 장애인 보호구역 지정 및 정비

(1) 사업의 필요성

- 장애인 보호(안전)구역 개선사업은 장애인들의 통행이 많은 장애인 복지시설 및 생활시설 주변을 대상으로 교통사고를 비롯한 여러 위험으로부터 장애인을 보호하자는 취지에서 시행한 사업임
- 장애인 보호(안전)구역 개선사업은 사업시행 후 일정기간이 지나면 사업지역에 대한 재정비가 요구되는 사업으로서 지속적인 추진이 필요함

(2) 관련법 검토

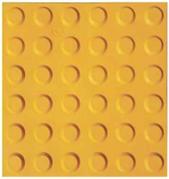
- 교통약자 이동 시 안전성 확보를 교통약자를 보호하기 위해 어린이 보호구역·노인 보호구역과 더불어 장애인 보호(안전)구역 지정·관리에 대한 규정이 마련되었음
- 보호구역 지정 및 관리에 대한 권한을 지방경찰청장에서 관할 지자체로 이양되었음
 - 도로교통법 제12조의2(노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리)
 - 어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙
- 「제9차 국가 교통안전 기본계획」에 따르면 「어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙, 2022.4.20.」의 개정을 통한 교통약자 보호구역 사업의 지속적 추진을 계획함
- 도로교통법 : 제12조의2(노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리)

- 시장 등은 교통사고의 위험으로부터 장애인을 보호하기 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 장애인복지시설의 주변도로 가운데 일정 구간을 장애인 보호구역으로 지정하여 차량의 통행을 제한하거나 금지하는 등 필요한 조치를 할 수 있음

(3) 시각장애인의 점자블록 시공 표준화

- 시각장애인 점자블록 설치에 관한 사항은 「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」 및 「교통약자 이동편의시설 설치·관리 매뉴얼」 등에 규정되어 있음
- 다만 관련 규정을 준수하지 못하고 잘못된 시공사례, 개선된 사례 등을 추가 삽입하여 표준화하도록 하였음
- 점자블록의 종류
 - 점자블록은 시각장애인이 보행상태에서 주로 발바닥이나 지팡이의 촉감으로 그 존재와 대략적인 형상을 확인할 수 있는 시설로 정해진 정보를 판독할 수 있도록 그 표면에 돌기를 붙인 것이며 점형블록과 선형블록의 두종류가 있음

[표 5-26] 점자블록의 종류

구 분	예 시	내 용
점형블록		경고, 정지, 주의 의미(30*30cm) 위치 감지용으로 횡단지점, 대기지점, 목적 지점 보행 동선의 분기점 등의 위치를 표시하거나, 장애물 주위에 설치 하여 위험 지점을 알리는 경고용, 선형블록이 시작, 교차, 굴절 되는 지점에 설치하여 방향 전환 지시용으로 사용
선형블록		유도, 진행 의미(30*30cm) 방향 유도용으로 보행동선의 분기점, 대기 지점, 횡단 지점에 설치된 점형블록에 연계하여 목적 방향으로 일정한 거리까지 설치하여 보행 방향을 지시 하거나, 보도에 연속 혹은 단속적으로 설치하여 보행 동선을 확보·유지

- 점자블록의 재질 및 규격 : KS F 4561(시각장애인용 점자블록)
 - 고강도 콘크리트 등 내구성과 내마모성이 우수한 재질을 사용하여야 함
 - 점자블록의 돌출부와 하부가 일체형인 제품 사용을 원칙으로 함
 - 실외에는 고무소재, 합성수지 등 내구성, 내열성, 내마모성이 떨어지는 제품 사용을 금지함
 - 비나 눈 등의 물기에 잘 미끄러지지 않는 것(40~50BPN이상)으로 설치해야 하며 철재 사용은 금함

제4차 광주광역시 교통약자 이동편의 증진계획

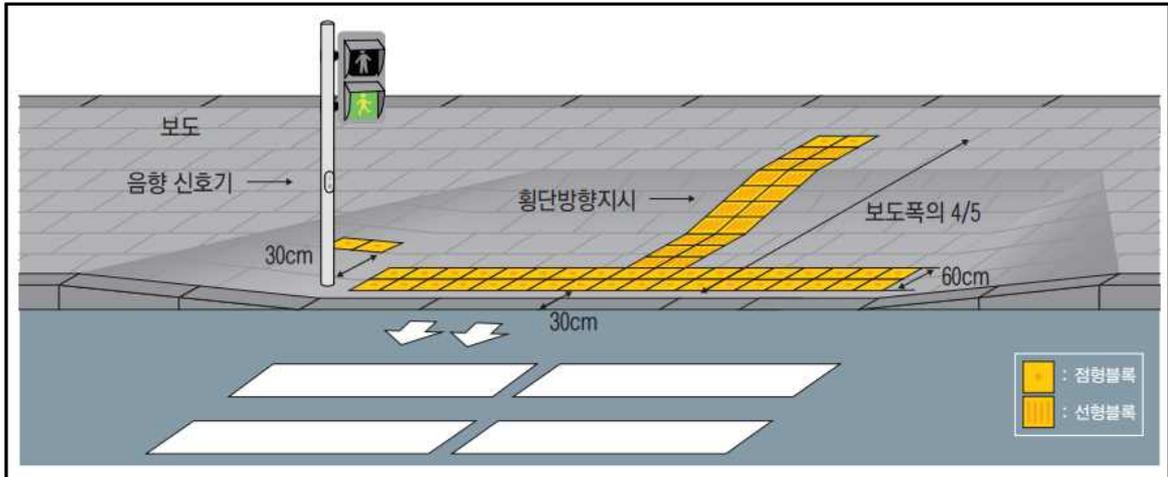
- 점형블록은 30cm×30cm의 사각 판에 36개의 돌출된 원뿔절단형으로 구성되어야함
- 점의 크기는 지름 3.5cm, 높이는 0.6±0.1cm 정도가 적당하며, 점의 간격은 1.5cm으로 함
- 선형블록은 30cm×30cm의 사각 판에 돌출된 원뿔 절단형 직선이 네 줄로 구성되어야 함
- 돌출선의 폭은 점형블록의 돌출점과 같은 크기인 3.5cm 정도가 적당하며, 높이는 0.5±0.1cm으로 해야함
- 점자블록의 색상은 황색(노랑색)을 원칙으로 함. 점자블록의 색상과 뚜렷하게 대비가 되지 않는 포장재(황색 계통의 색상)는 사용하지 않도록 함
- 표준규격(30cmX30cm)보다 작은 크기의 점자블록(u형, l2형 등)은 설치하지 않도록 함

○ 설치방법

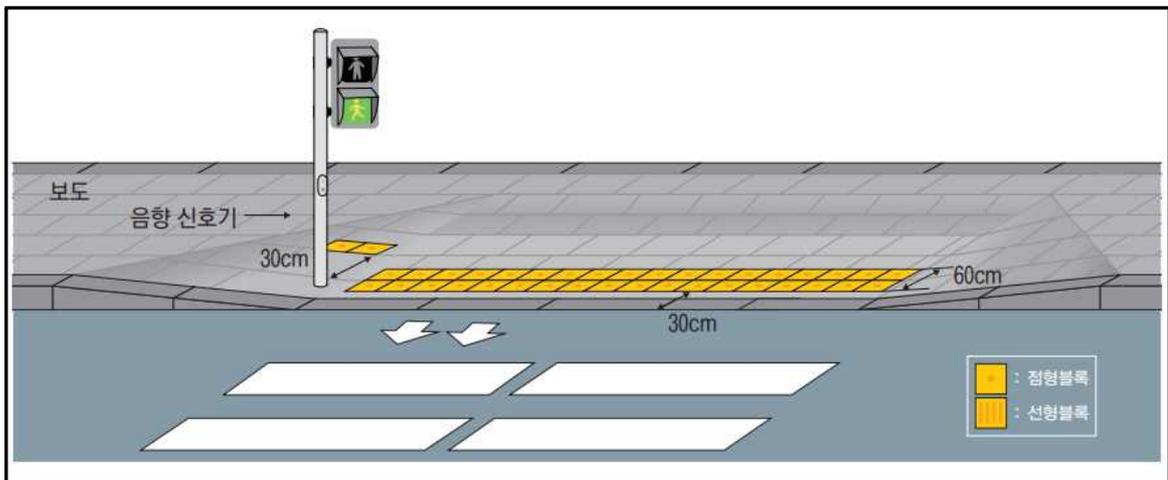
- 점자블록을 연이어 설치할 경우 원칙적으로 같은 규격, 같은 재질의 것을 사용함
- 점자블록의 높이는 바닥재의 높이와 동일하게 함
- 점형블록과 선형블록이 연결되는 부분은 간격을 두지 않고 붙여서 설치함
- 위험한 지역을 둘러막을 때에는 보행동선과 마주치는 방향에는 60cm폭으로 점형블록을 설치하고 보행동선과 평행한 방향에는 30cm폭으로 점형이나 선형블록을 설치함
- 점자블록 시·종점 부근의 선형블록은 보행자 보행동선을 고려하여 평행 연장선상으로 유도해야 함
- 점자블록 위에 다른 시설물을 설치하거나 적치물, 이동광고 시설 등을 놓아두어서는 안됨
- 점자블록 설치위치에 맨홀 등 평면 시설물이 있을 경우 그 부분을 건너뛰어 설치함. 단, 현장조건상 점자블록 설치가 필요한 경우 관리기관 협의 후 조화맨홀을 설치함
- 점자블록간 연결시 꼭지점이 맞닿도록 설치함

○ 횡단보도에서의 설치방법

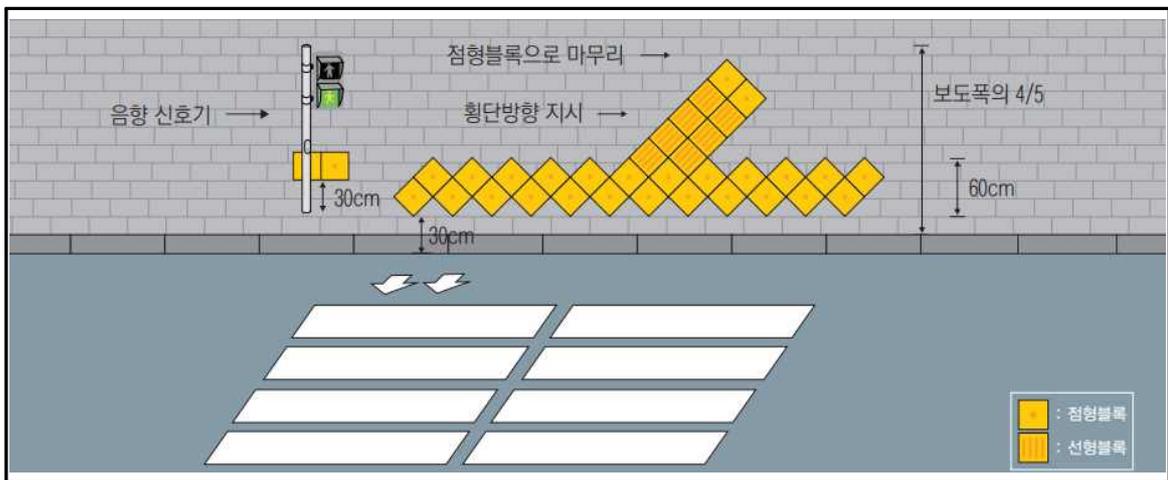
- 점자(점형·선형)블록은 횡단보도의 양단에 반드시 설치함
- 점형블록의 가로폭은 횡단보도의 폭만큼, 경계석 차도측 끝단에서 30cm 이격하여 연석과 평행하게 60cm폭으로 설치하며 실제 횡단보도 보행방향과 방향을 일치하여 설치함
- 선형블록은 횡단 방향과 같은 방향으로 중앙에 60cm의 폭으로 설치하고, 길이는 보도와 차도의 경계구간으로부터 보도폭의 4/5가 되는 지점까지 설치하며 마무리는 점형블록으로함. 단, 횡단보도 주변 선형블록과 연속적인 선형블록이 연결되는 경우는 30cm 폭으로 설치하며, 연속적인 보행방향을 안내할 경우에는 선형블록으로 마감함
- 선형블록의 양쪽으로 최소한 60cm이내의 지역에는 장애물을 제거함. 다만 통행량이 많거나 복잡한거리의 경우 최소 20cm이내의 공간에서는 장애물이 없도록 함



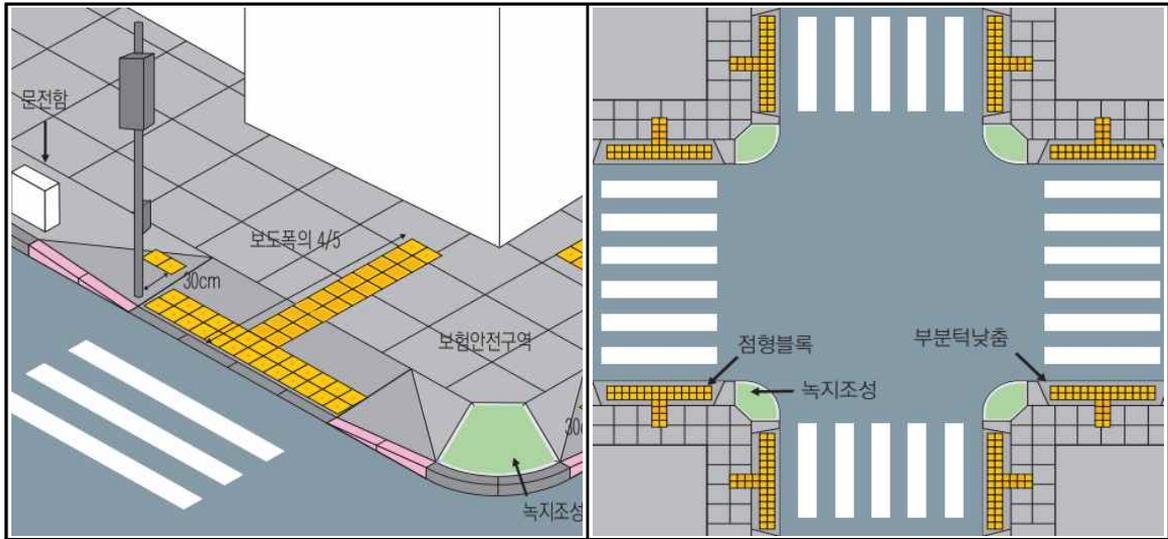
[그림 5-25] 점자블록의 설치유형(횡단보도 기본형)



[그림 5-26] 점자블록의 설치유형(횡단보도 보도폭이 좁은 경우)



[그림 5-27] 점자블록의 설치유형(횡단방향과 연석이 직각이 아닌 경우)



[그림 5-28] 점자블록의 설치시 횡단보도의 구성 원칙

(4) 장애인 보호(안전)구역 지정 및 개선 계획

- 장애인 보호구역은 점자블록을 포함한 장애인의 이용편의를 고려하여 개선하도록 하고 금번 4차 계획기간 동안 총 5개소의 장애인 보호(안전)구역을 정비 및 개선할 계획임

[표 5-27] 장애인 보호(안전)구역 지정 및 개선

구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	계	비고
장애인 보호(안전)구역 지정 및 개선(개소)	1	1	1	1	1	5	지정(개선)
사업비(억원)	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	1	시예산



[그림 5-29] 장애인 보호(안전)구역 지정 사례

5.3 시스템적 장애물 없는 환경 조성

5.3.1 행정기관의 역할 및 책임강화

가. 교통약자 실무위원회 운영 활성화

- 교통약자 이동편의증진 조례 제7조에 따른 교통약자 이동편의증진위원회 운영
 - 기본계획의 수립에 관한 사항 자문
 - 광주광역시 교통약자 이동지원센터의 운영, 서비스평가 관한 사항 자문
 - 저상버스와 특별교통수단 운영·운임에 관한 사항 자문
 - 교통약자 이동편의 증진을 위한 사업의 우선순위 조항에 관한 사항 자문
- 기타 교통약자 이동편의시설에 대한 서비스평가 시 적극적 참여방안 검토하고, 교통약자 이동편의 증진계획에 대한 자문 및 사후 모니터링 참여방안을 모색함
- 교통약자 이동편의 증진위원회를 비상설화하여 관련사항에 대한 의견이 있을 시 위원회를 개최하는 방안 검토
- 보행환경 기본계획 및 시행계획의 수립에 관한 자문 및 시민의 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 자문, 보행환경 조성 기준 설정에 관한 자문, 그밖에 보행환경 개선을 위하여 시장이 부의하는 사항에 관한 자문함으로써 행정기관의 책임을 강화하고 교통약자의 이동편의를 위해 활성화하겠음
 - 해당사업이 효과적이고 장기적인 관점에서 이뤄질 수 있도록 시청과 구청에는 관련 분야 전문가를 채용하여 행정의 지속적 확보 필요

[표 5-28] 교통약자이동편의증진위원회 운영 활성화 계획

구 분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	계	비 고
교통약자 이동편의 증진위원회 운영 활성화(회)	필요시	필요시	필요시	필요시	필요시	필요시	비예산

(1) 교통복지 유관기관의 거버넌스 구성

- 각 지역에서 교통복지관련 업무를 수행하는 기관은 지방자치단체, 교통수단 사업자, 여객시설 사업자 등 다양하나, 협력체계 부족으로 체계적인 교통복지정책 추진을 저해하고 있음. 특히 협력체계 부재로 여객시설과 교통수단 사업장에서 서비스의 중복제공 또는 공백이 발생하는 등 비효율 문제가 발생함
 - 지방자치단체 내에서도 특별교통수단, 저상버스, 도시철도, 보도 등 담당 부서들이 서로 다른 경우가 많아 정책 시행 일관성 확보 필요
- 전국적으로 일관성 있는 정책을 추진하고 이행력을 담보하기 위해 중앙-광역(시·도)-지역(시·군) 교통복지협의체를 구성·운영
 - 교통행정기관을 중심으로 전문가, 사업자 등으로 협의체를 구성하고 교통약자 이동권 관련 정보공유 및 정책 추진을 위해 협력
 - 교통약자 이동편의 증진계획 수립 및 이행, 기준적합성 심사, 교통사업자 교육 등 법적 의무사항 이행 점검체계 구축
 - 지자체별 교통복지수준 개선 모범사례 발굴·전파 및 인센티브 부여
 - 국토부 시행과 연계하여 시행



나. 교통약자를 위한 정보제공 체계 구축방안 제시

(1) 법적근거

- 교통사업자는 교통약자 등이 편리하게 교통수단·여객시설 또는 이동편의시설을 이용할 수 있도록 교통이용에 관한 정보를 제공하여야 함

- 해외 선진국에서는 교통약자의 특성을 고려하여 보도, 대중교통이용 이동경로 정보를 일반 보행자와 구분하여 안내 중
- 우리나라에서도 도시철도역사의 이동경로정보는 제공 중이나, 버스·항공 등 다른 교통 수단·여객시설의 경우는 제공하고 있지 않아 정보 제공 필요

[표 5-29] 교통이용편의 서비스의 제공

구 분	세 부 내 용
법적근거 (교통이용편의 서비스의 제공)	<p>교통약자 이동편의 증진법 제17조</p> <p>① 교통사업자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 교통약자 등이 편리하고 안전하게 교통수단, 여객시설 또는 이동편의시설을 이용할 수 있도록 안내정보 등 교통이용에 관한 정보와 한국수어·통역 서비스, 탑승보조 서비스 등 교통이용과 관련된 편의(이하 “교통이용편의서비스”라 한다)를 제공하여야 한다.</p> <p>② 국가는 교통사업자가 교통이용편의서비스를 효율적으로 제공할 수 있도록 정보통신기술을 기반으로 한 교통이용정보체제의 구축 등 필요한 지원을 할 수 있다.</p> <p>③ 교통이용편의서비스의 제공방법, 운영기준 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.</p>
교통이용편의 서비스의 종류	<p>교통약자 이동편의 증진법 시행령 제15조</p> <p>① 제11조에 따른 교통수단을 운행·운항하는 교통사업자는 법 제17조제1항에 따라 교통약자에게 노선·운임·운행 또는 운항에 관한 정보와 탑승보조 서비스를 제공하여야 한다.</p> <p>② 제11조에 따른 여객시설을 설치·운영하는 교통사업자가 법 제17조제1항에 따라 교통약자에게 제공하여야 하는 교통이용정보는 다음 각 호와 같다.</p> <p>1. 노선·운임·운행 또는 운항에 관한 정보</p> <p>2. 타는 곳, 갈아타는 곳 및 나가는 곳 등의 유도·안내에 관한 정보</p> <p>3. 엘리베이터·에스컬레이터 등 이동편의시설의 위치에 관한 정보</p> <p>4. 이동편의시설을 이용하여 갈아탈 수 있는 최적경로에 관한 정보</p> <p>③ 제11조에 따른 여객시설을 설치·운영하는 교통사업자가 법 제17조제1항에 따라 교통약자에게 제공하여야 하는 편의는 다음 각 호와 같다.</p> <p>1. 한국수어·통역서비스</p> <p>2. 휠체어·점자안내책자·보청기기</p> <p>3. 공중팩스</p> <p>4. 탑승보조 서비스</p>
교통이용편의 서비스의 제공방법 등	<p>교통약자 이동편의 증진법 시행규칙 제7조</p> <p>① 교통사업자는 법 제17조제1항에 따른 교통이용편의서비스(이하 “교통이용편의서비스”라 한다)를 제공하는 경우에는 교통약자의 이용정도 등에 따른 우선순위를 고려하여 종합적으로 제공해야 한다.</p> <p>② 「교통약자의 이동편의 증진법 시행령」(이하 “영”이라 한다) 제15조제1항 및 제2항에 따라 교통약자에게 제공하는 교통이용정보는 교통약자가 쉽게 알 수 있도록 문자 및 기호를 굵은 글씨체로 표시하고 바탕색과 구별하기 쉬운 색상을 사용해야 한다.</p> <p>③ 영 제15조제3항에 따라 교통약자에게 제공하는 편의는 무료제공을 원칙으로 하되, 휠체어·점자안내책자 및 보청기를 제공하는 경우에는 수리에 드는 비용 등을 고려하여 실비를 받고 제공할 수 있다.</p> <p>④ 영 제15조제3항제4호에 따른 탑승보조 서비스의 세부기준은 별표 1의3과 같다.</p>

(2) 정보제공 구축방안

- 광주광역시 교통약자의 정보체계 구축방안은 「교통약자의 이동편의 증진법」 교통이용편의 서비스의 제공에 의해 이동편의시설을 이용할 수 있도록 안내정보 등 교통이용에 관한 정보와 관련 편의를 제공하도록 하여야 함
- 교통이용편의 정보제공은 정보통신을 기반으로 이용정보체계 구축을 위해 이동편의시설 실태조사를 실시하여 교통정보의 변화요인에 대한 지속적인 정보 갱신이 필요함
- 또한 교통약자 유형에 따른 맞춤형 교통이용편의 서비스를 마련하여 교통약자의 교통정보 서비스를 제공하도록 노력해야 할 것임
- 현재 국토부의 제4차 교통약자 이동편의 증진계획 수립시 정보제공 사업계획에 수립되어 있으며 광주시는 현황이 반영될 수 있도록 협조함
 - 국토교통부 철도산업정보센터 정보와 민간 지도(카카오맵)를 연계

[표 5-30] 맞춤형 교통이용편의 서비스

구 분	세 부 내 용
교통정보 제공체계 개선	<ul style="list-style-type: none"> • 교통약자 정보 실태조사 및 지속적인 정보 갱신 - 교통약자의 이동편의 증진을 위한 정책의 효과적인 수립에 필요한 기초자료로 활용하기 위해 실태조사 실시 - 교통정보의 변화요인에 대한 지속적인 정보 갱신 - 교통약자 이동편의시설의 이용효율 증가를 위해 정보통신을 기반으로 한 교통이용정보체계의 구축
교통이용정보 서비스 제공방안	<ul style="list-style-type: none"> • 교통사업자로 하여금 교통약자가 교통수단 및 여객시설정보 접근이 용이하도록 교통정보를 다변화하여 맞춤형 교통정보 제공시스템 마련 - 여객시설의 노선·운임·운행 및 유도·안내에 관한 정보를 제공하기 위해 전자문자안내판, 점자안내책자, 보청기 등 정보제공시설 확대 - 교통약자의 편리한 정보이용을 위해 이동편의시설의 안내표지판 및 보행환경의 안내정보시설 개선 및 확대 - 버스정류장의 운행노선 안내도를 지속적으로 정비·확충하고 휴대 가능한 버스노선 안내자료 비치 및 보급 확대(버스정류장(위치, 명칭, ID)의 관리방안을 마련하여 실시간 버스정보 제공의 기반 조성)
	<ul style="list-style-type: none"> • 교통약자 유형에 따른 서비스제공 - 교통사업자는 교통약자의 요구에 맞게 음성, 문자, 유·무선전화, PDA, 교통방송, 문자방송 등 다양한 인터페이스를 기반으로 서비스 제공
	<ul style="list-style-type: none"> • 주요 철도역에 장애인·노약자 우선창구와 도우미 서비스 운영 확대를 통하여 승차권을 우선발매하고 역사·열차이용 서비스를 제공



[그림 5-30] 휠체어 이용자를 위한 경로안내 서비스 제공 예시

5.3.2 장애물 없는 생활환경 인증기준 정비

가. 목적

- 「교통약자의 이동편의 증진법」 및 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률」에 의거하여 장애인, 노인 등이 도시, 교통수단, 건축물 등을 접근·이용·이동하는 데에 불편이 없는 생활환경의 구축 및 조성을 촉진하기 위함임

나. 인증종류 및 대상

- 인증의 종류로는 도시인증, 구역인증, 개별시설인증이 있으며 인증대상은 다음 표와 같음

[표 5-31] Barrier Free의 인증종류 및 대상

구분	인증대상
도시인증	행정구역 시·군·구(행정구 제외)또는 새로이 조성되는 200만㎡ 이상의 사업지역
구역인증	행정구역 시·군·구의 행정동과 새로이 조성되는 10만㎡ 이상의 사업지역 또는 도로와 그 도로에 연속적으로 접하는 공공시설물 등으로 이루어진 지역
개별시설인증	도로, 공원, 여객시설, 건축물, 교통수단
기타	그 밖에 인증제도위원회가 필요하다고 인정한 경우

자료 : 장애물 없는 생활환경(Barrier Free)인증제도 시행지침(국토해양부 공고 제2007-001호)

다. 인증의 신청

- 인증을 받고자 하는 자는 서식규정에 의한 인증신청서를 인증기관에 제출하여야함
- 신청인의 자격은 다음 표의 내용과 같음

[표 5-32] 인증 종류별 신청인의 자격

구분	신청인	비고
도시인증	지방자치단체장	200만㎡ 이상의 사업지역
구역인증	지방자치단체장, 구역(토지)소유자 또는 관리자	10만㎡ 이상의 사업지역
개별시설인증	소유자, 건축주, 시공자 또는 관리자	

- 신청인은 인증신청 이후에 신청내용의 변경사항이 생기는 경우 즉시 변경사항을 인증기관에 통보하여야 함

라. 인증기준

- 장애물 없는 생활환경(Barrier Free)심사기준에 의해 인증 등급을 정하게 되며 인증 등급은 1등급에서 3등급까지로 이루어지며 등급별 세부 사항은 다음과 같음

[표 5-33] 인증 등급별 기준

인증등급		기준
1등급	★★★	심사기준이 만점의 90% 이상인 경우
2등급	★★	심사기준이 만점의 80% 이상 90% 미만인 경우
3등급	★	심사기준이 만점의 80% 미만인 경우

주 : 1) 필수사항 중 한 항목 이상이 최소설치기준에 미달한 경우에는 인증등급을 설정하지 않음
 2) 심사기준 : 장애물 없는 생활환경(Barrier Free)인증제도 시행지침(국토해양부 공고 제 2007-001호) - 별표2 참조

자료 : 장애물 없는 생활환경(Barrier Free)인증제도 시행지침(국토해양부 공고 제2007-001호)

마. 인센티브

- 인증을 보급하고 인증대상물의 확대를 촉진하기 위하여 인증대상물에 대하여 아래와 같은 다양한 인센티브를 부여하도록 함

- 교통영향평가지 보행환경의 개선이나 안전 및 교통약자 관련 검토의 생략
- 지속가능한 도시대상 및 살기 좋은 도시 선정시 점수 부여
- 건축물 분양가격 산정시 등 관련 공사비용의 추가 인정
- 기타 관련 정책이나 사업 시행시 혜택의 부여

바. 장애물 없는 생활환경 인증제도 도입·활용방안

- 장애물 없는 생활환경 인증제도는 작게는 도로, 공원, 여객시설, 단일 건축물 등으로부터 크게는 시 전체에 적용시킬 수 있는 제도이므로, 이를 통하여 작은 범위에서부터 점차 큰 범위로 확대시켜 나가면서 점차 장애물 없는 생활환경을 갖춘 도시로 발전해 나갈 수 있을 것으로 판단됨
- 그러므로 이를 실행에 옮기기 위해서는 앞으로 있을 개별 시설 및 대단위 사업 등의 진행시에 장애물 없는 생활환경 인증을 권장하여 사업자의 적극적인 참여를 유도하도록 함

5.4 심리적 장애물 없는 환경 조성

5.4.1 교통약자 서비스교육 관리 강화

- 교통사업자 및 운전자를 대상으로 교통약자 보호운전 캠페인, 프로그램 개발 및 운영
- 교통 사업자(버스)를 대상으로 교통약자의 이동편의 향상을 위한 교육훈련 및 체험 프로그램 운영하도록 함
 - 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
 - 특히 운수종사자에 대한 교육은 운수회사별로 실시하는 등 내실화 필요
- 유치원, 초등학교 교육 프로그램 및 교육책자개발을 통한 조기교육 실시
 - 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

제4차 광주광역시 교통약자 이동편의 증진계획



[그림 5-31] 교통약자 서비스교육 캠페인 사례



[그림 5-32] 주요시설 주변 초등학교 교육자료 사례(일본)

5.4.2 홍보 및 교육 프로그램 운영

- 교통약자 이동편의에 대한 영상물, 홍보물 제작·보급 및 활용
 - 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

[표 5-34] 홍보 및 교육 프로그램 운영 예산(단위:백만원)

구 분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	계
홍보 및 프로그램 운영	30	30	30	30	30	150

[표 5-35] 교통약자를 위한 홍보방안(예시)

구 분	내 용
캠페인추진	<ul style="list-style-type: none"> • 교통약자에 대한 인식 제고를 위한 범시민 캠페인 추진 • 주요 도심지역을 대상으로 보행환경개선 캠페인 추진
홍보물배포	<ul style="list-style-type: none"> • 시민 대상 인식개선 매뉴얼 및 시청각 교재 개발 • 보행자의 날 축제 및 토론회 개최 • 교통약자에 대한 홍보물을 제작하여 대중의 이용이 많은 지하철, 버스정류장 등의 교통시설에 상영, 부착 • 초·중·고등학생용 영상물을 제작하여 각 학교에 보급 • 홍보용 영상물을 공무원 교육에 활용
방송을 통한 홍보	<ul style="list-style-type: none"> • 일반신문 및 인터넷신문 활용한 홍보 추진 • 전광판을 활용한 교통안전 동영상 상영 및 홍보문구 표출 • 3배려 실천운동 집중 홍보



[그림 5-33] 교통약자 캠페인 및 교통안전 홍보물 사례

5.5 보행자 이동 편의 증진

5.5.1. 사고 데이터 기반 보행자 안전 위해 요소 제거

가. 보행자 안전을 최우선으로 교통안전 제도 정비·정착

(1) 목표 및 배경

- 보행자 교통사고가 집중 발생하는 장소·상황과 관련된 제도를 개선하고 조기에 정착시켜 보행자 안전을 최우선으로 확보
- 보행 중 교통사고 사망자가 집중 발생하는 교차로·횡단보도·이면도로에서 차량 중심 교통안전 제도·환경을 보행자 중심으로 전환 필요

(2) 추진 과제

- 교차로·횡단보도에서 보행자 보호 제도 정비·정착
 - 교차로 횡단보도에서 보행자 보호를 위한 일시정지 정착
 - ▶ 교차로 진입 직전 적신호 시 횡단보도 정지 의무 규정(도로교통법 시행규칙, '23.1월 시행)
 - 앞선 차량 앞지르기 금지 장소에 횡단보도 주변 추가(도로교통법 개정)
 - 횡단보도 최소폭원 확대(4m→6m) 등 가시성 향상 방안 검토 등
- 이면도로 비신호교차로 일시정지·속도저감 활성화
 - 이면도로 비신호교차로 앞 일시정지 표지 설치·운영 지속 추진
 - 이면도로 비신호교차로 주변 차량 속도저감을 위한 도로환경 개선(과속방지턱, 차로폭 좁힘 등) 추진
- 생활밀착 이면도로 차량 속도관리 강화
 - 안전속도5030 매뉴얼 등에 따른 생활밀착 이면도로(주택가, 학원가 등), 도로교통법에 따른 보행자우선도로 등에서 차량 속도 관리 강화
 - 이면도로 제한속도 하향 시 제한속도에 부합하는 도로 정비(차로폭 축소 등) 및 보행 환경 정비(보도 설치, 주차공간 확보 등) 추진

나. 교차로 횡단보도 보행자 보호 인프라 확충

(1) 목표 및 배경

- 보행자가 안전하게 이용할 수 있는 교차로·횡단보도 환경 조성
- 교차로·횡단보도에서 보행자 교통사고 사망자가 집중되는 상황으로, 안전 인프라 확충 등을 통해 보행자가 안전한 환경 조성 필요

(2) 추진 과제

- 횡단보도 설치 확대 및 안전시설 집중 설치
 - 무단횡단 교통사고 발생이 많은 장소에 횡단보도 추가 설치
 - ▶ 필요한 경우 설치 제한 규정과 관계없이 횡단보도 설치 가능(도로교통법 시행규칙 제 11조제4호)
 - 보행자 횡단 중 교통사고, 차량 과속으로 인한 교통사고를 예방하기 위한 사고 다발 교차로·횡단보도 안전시설 집중 설치
 - ▶ 고원식 횡단보도, 중앙안전섬, 폭좁힘(내민보도), 무단횡단 금지시설, 방호울타리, LED 횡단보도, 무인교통단속장비 등
- 안전한 교차로 우회전을 위한 “우회전 신호등” 정착
 - 우회전 신호등 세부 설치기준 마련(교통신호기 설치·관리 매뉴얼)
 - ▶ 도로교통법 시행규칙 개정을 통해 “우회전 신호등”을 법정시설로 도입(23.1월 시행)
 - 교통사고 발생이 많은 교차로 우선 설치, 통행방법 적극 홍보 등
- 첨단기술 적용 안전교차로 조성 추진
 - 교차로 안전시설에 빅데이터·ICT 등 첨단기술을 도입·활용할 수 있도록 안전교차로 표준모델 및 가이드라인 제작
 - 보행자 교통사고가 많은 교차로 시범사업지 선정, 시범사업 및 효과 검증 후 전국 확대 추진(도로교통공단 협업 등)

다. 이면도로 보행자우선도로 지정·조성 활성화

(1) 목표 및 배경

- 보행자우선도로 활성화를 통하여 이면도로의 안전하고 편리한 보행 보장
- 보행자우선도로 제도 시행(도로교통법·보행안전법 개정, '22.7월 시행)에 따라 제도의 조기 정착 및 활성화를 통한 안전한 보행환경 조성 필요
 - 보행자우선도로 시범사업 결과 효과 확인(주민 만족도 약 40% 증가, 교통사고 약 28% 감소 확인)

(2) 추진 과제

- 보행자우선도로 지정·조성 활성화
 - 보도가 없는 통학로를 보행자우선도로 우선 지정 추진
 - 고령보행자 교통사고 위험 도로를 보행자우선도로 우선 지정 추진
 - ▶ 전통시장 부근, 터미널 근처 등 고령보행자 교통사고 다발 구역 등
 - 보행자 교통사고 다발 이면도로 보행자우선도로 지정·조성 추진
- 보행량이 많아 차량과 보행자가 빈번하게 섞이고 교통사고 우려가 높은 주택가 등 생활밀착형 도로(골목길 등)에 대해 '보행자 우선도로' 개념을 도입하고 제한 속도를 20km/h이하로 설정
- 아울러 보도와 차도가 구분되지 않은 이면도로에서는 보행자가 도로 전체 구간을 통행할 수 있도록 통행 우선권을 부여하고 운전자는 보행통행에 방해가 되지 않도록 서행·일시정지 하도록 함
- 보행자 우선도로는 특별한 일부 구간을 위한 것이라기보다는 도시의 전반적인 구역에 걸친 일상적인 보행환경을 개선하는 수단이며 적어도 그런 방향을 지향하여 계획, 구현되는 것이 바람직함
- 따라서 비용이 많이 들거나 불필요한 가로시설물은 되도록 배제하고 넓은 지역에 걸쳐 보행환경을 네트워크로 개선할 수 있도록 그 범위와 내용이 계획되

어야 하며 연차별로 일상적인 보차혼용가로 전체 영역을 대상으로 확대해 나가는 것이 바람직함

- 우선적으로 보행자 우선도로의 설치가 필요한 지역을 정하는 일은 각 지역의 거주자, 이용자들의 특성을 먼저 고려하여 진행하는 것이 바람직함
- 생애주기에 따라 어린이, 노약자가 많은 지역과 젊은 독신자들이 많은 지역을 우선적으로 나누어 고려하고 보행량, 차량통행량, 대중교통 이용현황 등을 함께 분석하여 지역의 특성을 전반적으로 고려하면서 설치지역을 면밀히 검토해야 함



[그림 5-34] 일반도로와 보행자우선도로

- 보행자와 운전자는 서로 다른 도로 환경을 원하므로 활력 있고 이용자가 모두 만족할 수 있는 가로 환경의 균형을 맞추는 것이 보행자 우선도로를 성공적으로 설계하는 매우 중요한 요소라고 할 수 있음

차량, 운전자가 원하는 도로	보행자가 원하는 도로
<ul style="list-style-type: none"> • 최소한의 정체 및 지체 • 최소한의 충돌 및 사고 • 일관성있게 설계된 가로시설물 	<ul style="list-style-type: none"> • 보행거리를 단축시킬 수 있는 • 교통흐름과 분리된 보행자 도로 • 주변환경의 미관과 쾌적성을 즐길 수 있는 • 가능한 한 안전하게 걸을 수 있는

- 이러한 문제를 개선하기 위해 국토교통부에서는 도시지역 내 보행통행이 많은 이면도로에 보행자 우선도로를 설치할 수 있도록 『도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙』을 개정하였음

(3) 보행자 우선도로의 설치 및 적용

- 보행자 우선도로의 설치를 위한 고려요소는 다음과 같음
- 첫째, 해당 도시에서 보행자와 차량이 뒤섞여있는 길의 통행현황을 파악하여야 함
 - 보행자의 통행량, 차량의 통행량에 대한 기존의 정보를 최대한 활용하고 지하철이나 버스 등의 이용현황도 활용하여 지역적인 도로이용 특성을 파악하는 것이 가장 중요함
- 둘째, 가장 문제가 많은 지역부터 적용하여야 함
 - 보행자 차량의 사고가 많이 발생하거나 보행자의 만족도가 떨어지는 지역을 우선적으로 고려하고 차량 통행이 만성적으로 어려운 혼잡지역도 오히려 보행자 우선도로를 적용하여 차량수요를 억제하는 것이 바람직한 경우도 있음
- 셋째, 보행자 우선도로를 적용하기 위해서는 해당 지역에서 차량에 비해 보행자에게 우선권을 주는 것이 바람직하다는 인식의 공유를 마련하는 작업이 선행되어야 함
- 넷째, 보행자 우선도로를 설치하는 것은 주변지역의 종합적인 보행환경을 전반적으로 개선하려는 장기적인 로드맵 속에서 이루어져야 함

(4) 보행자 우선도로 설치 방법

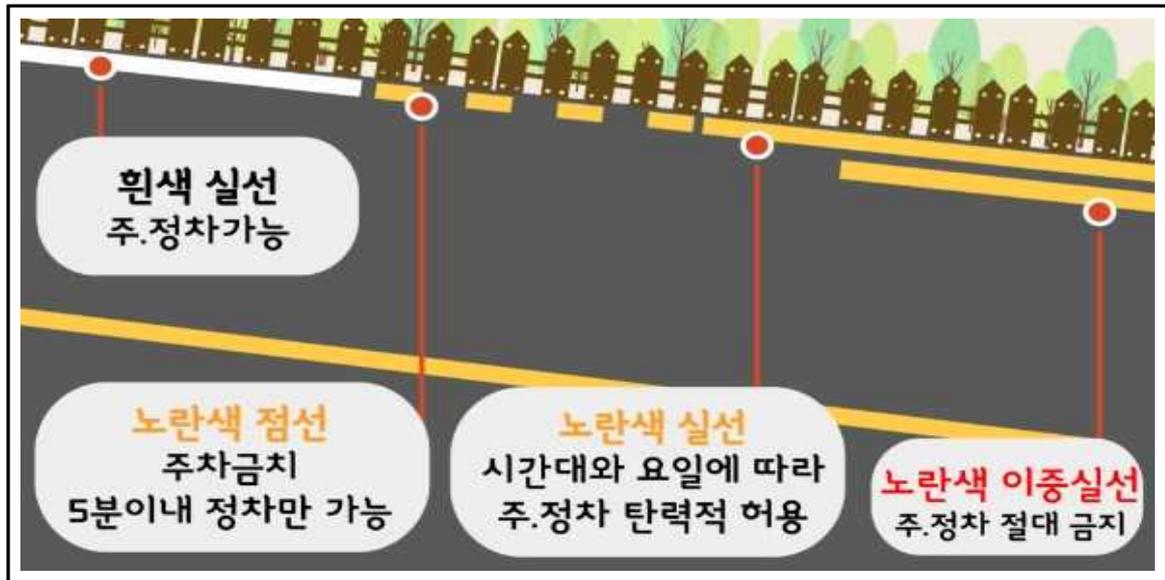
- 보행 친화적 포장 재질 설치로 차량 통행속도 저하 유도과 보행자 통행 편의를 증진함



[그림 5-35] 보행 친화적 포장 재질

- CCTV설치, 도로 가장자리 주·정차선 노면표시를 통해 주·정차 절대 금지 및

즉시 단속구간을 설정하여 운전자 및 보행자 시거 확보를 통한 사고방지



[그림 5-36] 도로 가장자리 주정차 분류

- 보도 턱낮춤 설치 및 노면표시를 통해 보도 위 주정차를 한시적으로 허용하여 보행자가 많이 다니는 주간에는 보도를 넓게 사용하여 차량 통행속도 감소 및 주정차를 해결하고 야간에는 보도 위 주정차를 허용하여 주차 문제를 해결함

라. 개인형이동수단(PM)·자전거·이륜차로부터 보행자 안전 확보

(1) 목표 및 배경

- 개인형이동수단(PM), 자전거, 이륜차 등으로 부터 보행자의 안전 보장
- 보도를 이용하는 개인형이동수단(PM)·자전거·이륜차 등의 증가로 사고 발생이 급증하는 등 보행자의 안전한 통행을 방해

(2) 추진 과제

- 보행자 보호를 위한 개인형이동수단(PM) 관리 강화
 - 개인형이동수단(PM) 관리를 위한 법률 제정을 통해 관리의 사각지대에 있는 개인형이동수단(PM)을 제도권 내 편입
 - ▶주행속도 제한, 보행자 보호의무 부과, 보도 통행 시 하차, 주차공간 확보 등 보행자 보호 강화
 - 불법 주정차 개인형이동수단(PM)에 대한 관리(강제이동 등) 근거 마련

제4차 광주광역시 교통약자 이동편의 증진계획

- 개인형이동수단(PM) 보도 이용 단속, 보도 내 주차·방치 단속 등 관리 강화



[그림 5-37] 스마트 모빌리티 주차장 설치(안)

- 자전거·보행자겸용도로 개선 등 보행자 안전 확보
 - 운영이 곤란한 수준의 비분리형 자전거·보행자겸용도로 지정 폐지
 - 자전거·보행자겸용도로 이용 시 자전거·보행자 상호 침범 방지를 위한 교육·홍보 강화, 보행자 사고 예방을 위한 환경정비 추진 등
 - 자전거의 보도 이용 단속 및 보도 내 주차·방치 관리 강화 등
- 보도 이용 이륜차 단속·관리 강화
 - 보도 이용으로 보행자를 위협하는 이륜차 단속을 위해 후면 번호판 단속 장비 도입, 번호판 시인성 향상을 위한 번호체계 개편 검토
 - 이륜차 상습 법규위반 지역에 공익제보단 확대 운영 검토
 - ▶ 공익제보단 운영주체 확대(現 교통안전공단 → 改 지자체 포함) 등
 - 이륜차에 대한 신호·속도위반, 번호판 미부착 등 상시 단속체계 구축



[그림 5-38] 이륜차 단속 사고대책

5.5.2 보행약자 맞춤형 제도 정비 및 인프라 확충

가. 고령보행자 보호 제도 정비 및 맞춤형 환경 개선

(1) 목표 및 배경

- 교통사고에 가장 취약한 고령자가 안전하게 보행할 수 있는 환경 조성
- 보행 중 교통사고 사망자 중 고령자의 가장 높은 비중('21년 59%), 고령인구의 증가 상황 등을 고려하여 고령보행자 맞춤형 보호 필요

(2) 추진 과제

- 고령보행자 맞춤형 교통안전 인프라 확충
 - 고령보행자 교통사고 잦은 곳 맞춤형 환경개선 추진
 - ▶ 중앙보행섬, 조명시설, 무인단속장비 설치, 보행자(고령자) 자동감지 신호시스템 개발·적용 등
 - 교통약자를 위한 보행속도 기준(0.7m/s)을 노인보호구역 외 병원·공원 등 고령자 통행이 잦은 장소의 횡단보도에도 확대 적용
- 고령자 교통안전 교육 및 지원 강화
 - 사회복지사 등을 통해 고령자 방문 교통안전 수칙 전파 등 교육 강화
 - 야간시간 활동이 많은 취약 고령자에 대해 야광지팡이, 야광조끼 등 안전용품 보급 확대 등 안전대책 마련

나. 어린이가 안전한 통학로 보행환경 조성

(1) 목표 및 배경

- 어린이보호구역을 포함한 통학로 내 교통사고 위험 요소 제거
- 어린이보호구역 내 교통사고는 감소하였으나 인근 통학로에서 어린이 교통사고가 지속 발생하는 상황에서 통학로 전반에 대한 안전 강화 필요

(2) 추진 과제

- 어린이보호구역·통학로 어린이 맞춤형 안전한 보행환경 정비
 - 어린이보호구역 표준모델 개발 및 실효성 확보를 위한 환경 정비 추진
 - ▶ 시·종점 표시 정비, 안전시설 표준화 등 보호구역 진입을 명확히 인지하도록 정비 등
 - 보도가 없거나 교통사고 발생 위험이 높은 통학로에 보도 설치, 시간제 속도·통행 제한 검토 등 안전한 보행환경 조성
 - 불법 주정차 예방을 위한 공영주차장 지속적 확대(660개소, '26년)
 - ▶ 어린이보호구역 내 노상주차장 전면 폐지(주차장법 개정, '22.7월 시행)
- 어린이보호구역 내 횡단보도 일시정지·속도저감 정착
 - 어린이보호구역 내 무신호 횡단보도 일시정지·속도저감 시설 설치 확대
 - ▶ 어린이보호구역 내 무신호 횡단보도 일시정지 의무화(도로교통법 개정, '22.7월 시행)
 - 어린이보호구역 내 횡단보도의 시인성 강화(노란색 횡단보도 도입 등)
- 어린이보호구역 적정성 정기점검 도입
 - 어린이보호구역 시설물 설치기준 준수 및 유지관리 적정성 여부에 대해 정기적인 점검 체계 구축



[그림 5-39] 어린이 보호구역 시·종점 혁신모델

다. 교통약자를 포용하는 보행환경 및 대중교통 정비

(1) 목표 및 배경

- 휠체어, 유모차 등을 이용하는 보행자의 안전하고 편리한 이동 보장

- 육아자·고령자·장애인 등 교통약자의 이동권 제약 및 사회적 고립 등의 문제를 유발하는 보행환경의 불편 요소 제거 필요

(2) 추진 과제

- 교통약자 이용시설 주변 보행환경 정비
 - 복지시설(고령자·장애인), 마트·문화센터·병원(육아자) 등 교통약자 이용이 많은 시설 주변 보도 단절구간 개선 및 편의시설 설치
 - 보도에 설치된 가판대, 분전함 등 교통약자의 안전하고 편리한 보도 이용을 방해하는 가로시설물 개선(도시 비우기)
- 교통약자를 포용하는 보행환경 공공디자인 표준화·활성화
 - 유효 보도폭, 보도 기울기 등 법률별 상이한 보도 설치기준 정비, 보도에 대한 무장애 인증 기준 검토 등
 - 유효폭 미달 보행자길 개선사업 추진 근거 마련(보행안전법 개정)
 - 고령자, 장애인, 유모차 이용자 등 모든 보행자가 편리하게 이용할 수 있는 보행환경 조성 추진(블록별 무단차 연결, 장애인 보행시설 정비 등)
- 교통약자 이용 편의를 위한 대중교통 정비
 - 시내버스 대폐차시 저상버스 도입 의무화('23.1월~)
 - 교통약자가 지하철 등 대중교통을 편리하게 이용할 수 있는 시설·장치(엘리베이터, 리프트 등) 정기적 점검 및 설치 확대
 - 휠체어 탑승설비 등을 장착한 특별교통수단 지원사업 확대

5.5.3 보행 활성화를 위한 보행자 중심 도시공간 조성

가. 보행 활성화를 위한 가로환경 및 보행공간 정비

(1) 목표 및 배경

- 보행 활성화를 위한 보행 친화적 가로환경 및 도시공간 조성
- 보행 활성화를 위하여 안전한 보행을 방해하고 미관을 저해하는 도로의 다양한 요소를 체계적으로 관리하고, 보행자 편의를 위한 공간 조성 필요

(2) 추진 과제

- 노상주차 등 보행 방해 요소 적극 개선
 - 공공시설물 외 상가주차장, 민간건축물 등의 부설주차장 개방을 위한 주차공유제 도입 확대, 인센티브 마련 등 제도 활성화
 - 주·정차 금지구역 주민신고 활성화 및 이면도로 불법주·정차 단속 강화
 - 교차로 등의 불법 광고판, 가로수와 같이 운전자의 시야를 방해하는 시설에 대한 대대적인 정비 사업 추진
- 보행자 편의 공간·시설 조성 확대
 - 보행환경개선사업 계획 시 보행자가 이용할 수 있는 충분한 공간 조성 및 편의시설 설치 등을 검토하도록 규정(보행안전법 개정)
 - 보행환경 내 보행자를 위한 공간, 편의시설(벤치, 조경 등) 설치 활성화
- 도로 점용으로 인한 보행자 불편 해소
 - 공사를 위한 점용허가시 보행공간 확보 의무화(도로법 시행령 개정 등)
 - ▶ 현행 법령에서는 보행자 안전확보를 위한 안전표지 설치, 신호원 배치 등 규정, 별도 보행공간 확보와 폭원 등에 대한 규정은 부재
 - 차량 진출입을 위한 보도 점용 허가구역 관리지침 마련 등
 - ▶ 표준출입시설 설치기준, 설치금지 장소, 설치규격, 유지관리 등 포함

나. 보행 활성화를 위한 교통체계(신호체계, 정온화 등) 개편

(1) 목표 및 배경

- 도시 내에서 보행을 중심으로 친환경 교통수단(자전거, 대중교통 등)으로 목적지까지 편리하게 이동할 수 있는 교통체계 개편
- 보행 활성화를 위해 보행환경의 개선과 함께 개인 차량을 이용하지 않고도 편리하게 통행할 수 있는 교통체계 필요

(2) 보행자 배려 신호등 도입

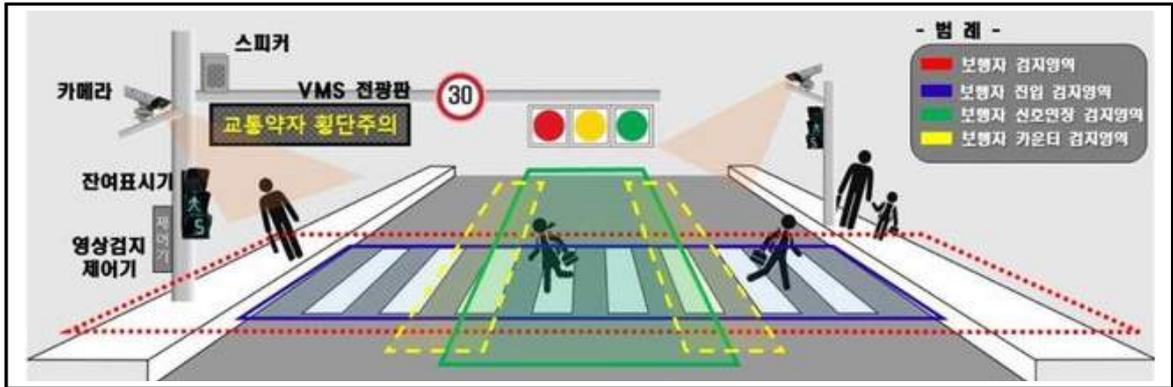
- 보행자 배려 교통 신호체계 도입

- 차량의 신호보다 보행자 신호를 선행하여 등화하는 선행보행신호 등 보행자 배려 신호 운영 기법 도입
 - 보행자의 통행이 잦은 공원, 전통시장 등에 보행신호 자동연장시스템, 보행신호 음성안내 보조장치 등 보행자 배려 신호시스템 도입
 - 보행자 편의 및 신호운영 효율 등을 고려하여 보행자 작동신호기, 자동인식신호기 등 도입(보행량이 많은 일정시간대 운영 등)
- IT기술을 이용한 보행자 배려 신호시스템 도입은 광주시의 스마트 교차로와 연계하여 시행
- 신호 대기시간이 길어 무단횡단이 빈번한 횡단보도에 버튼식 신호 및 보행자 자동인식 신호 도입 확대
 - 고령자들이 많은 재래시장 주변 횡단보도는 영상기술을 이용하여 보행자의 횡단중을 감지하고 자동 신호연장 시스템 도입



[그림 5-40] 보행자 자동인식 신호 개요도

- ‘보행신호 자동 연장시스템’은 횡단보도의 보행자를 영상으로 감지하는 장치를 적용해 주어진 보행 시간 내 보행을 완료하지 못하는 보행자를 영상감지장치로 확인하고 주어진 시간 범위(1회에 한해 6~10초) 내에서 보행시간을 자동 연장하는 시스템임
- 단 보행자가 추가 부여된 보행 시간 중이라도 보행자의 보행이 완료되면 보행신호는 종료됨



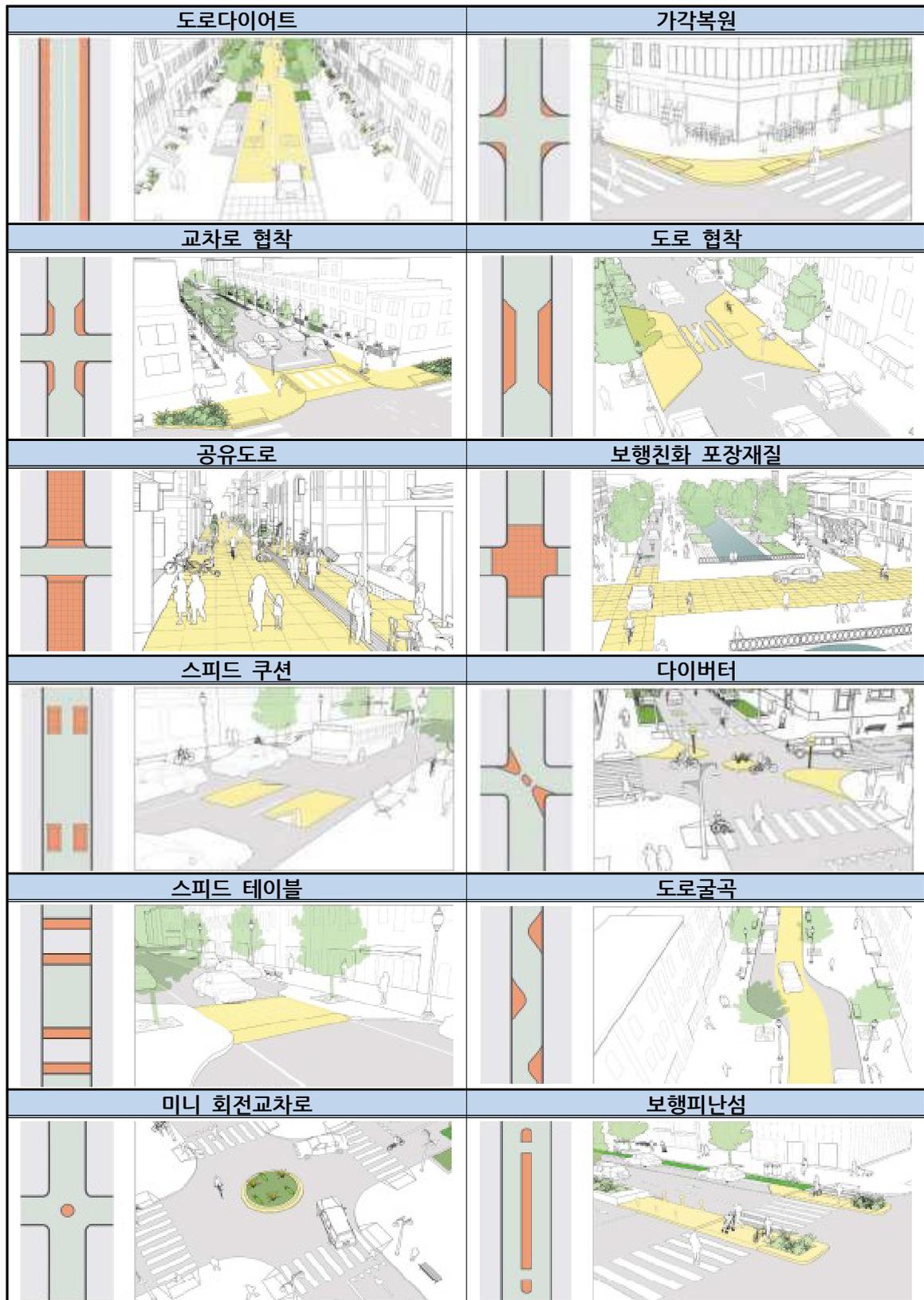
[그림 5-41] 보행신호 자동 연장 시스템 개요도

(3) 교통정온화

- “교통정온화(Traffic Calming)”란, ‘교통을 조용히 시킨다, 진정시킨다’라는 의미로 보행자에게 안전한 도로 환경을 제공하기 위해 물리적 시설을 설치하여 자동차의 속도와 통행량을 줄이는 기법임
- 교통정온화 시설은 1970년대 네덜란드에서 시작되어 많은 나라에 영향을 끼쳤으며 해외에는 교통안전정책의 일환으로 교통정온화 시설을 도입하여 교통사고 예방을 하고 있음
- 국내에서도 교통사고 감소를 위해 『교통정온화 시설 설치 및 관리지침』을 교통안전 종합대책(2018)의 세부과제로 포함하여 추진 중임
 - 도로다이아트를 통해 보행공간과 자전거도로, 소형모빌리티도로 등을 함께 확보하고 대중교통시설 주변 보행환경 정비 추진
 - 보행·자전거·개인형이동수단(PM)·대중교통 연계 및 이용 활성화를 위해 서비스 정보, 결제 등을 하나로 통합하는 플랫폼 구축 및 서비스 제공



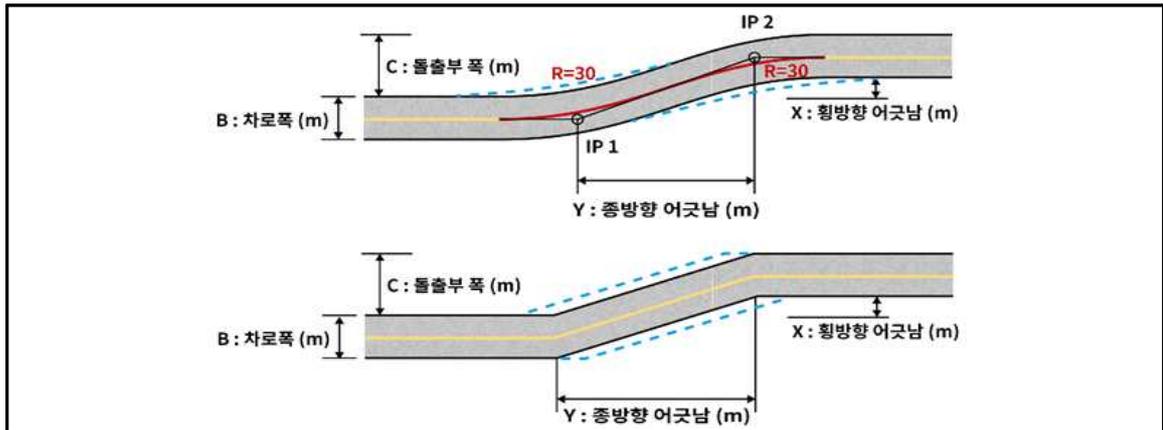
[그림 5-42] 해외 교통정온화 시설 설치 형태



[그림 5-43] 교통정온화 시설 설치 형태

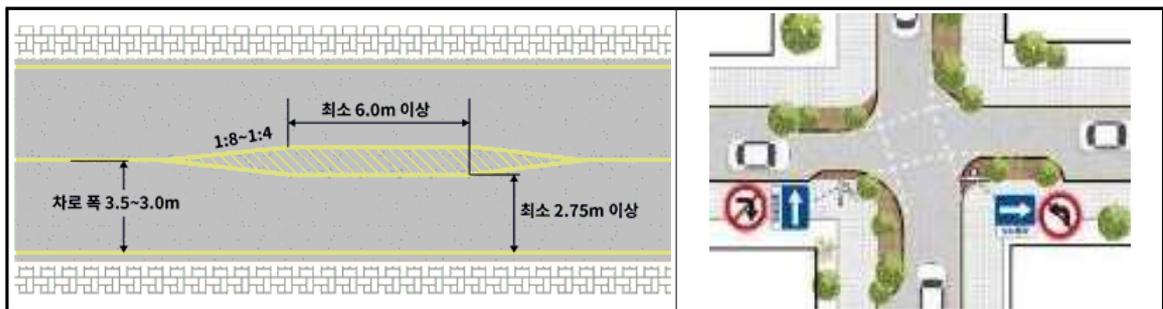
제4차 광주광역시 교통약자 이동편의 증진계획

- (지그재그 도로) 시각적으로 도로를 지그재그로 굽혀 주행경로가 변경되도록 유도하여 속도저감 및 교통량억제 효과를 가지는 시설
 - 속도가 30km/h 이하가 되도록 통과차량의 회전반지름을 감안하여 기하구조 제원을 결정



[그림 5-44] 지그재그 형태 도로 개념도

- (차로 폭 좁힘) 차로 폭 또는 교차로의 폭을 물리적·시각적으로 좁혀 차량 감속을 유도하는 시설
 - 보도연석 확장, 노면표시 등(차로폭 좁힘)과 교차로에 보도 부분 돌출 및 말뚝, 식재 등을 설치(교차로폭 좁힘)
 - 통행방법지시와 관련한 교통안전표지를 적절히 설치해야 함



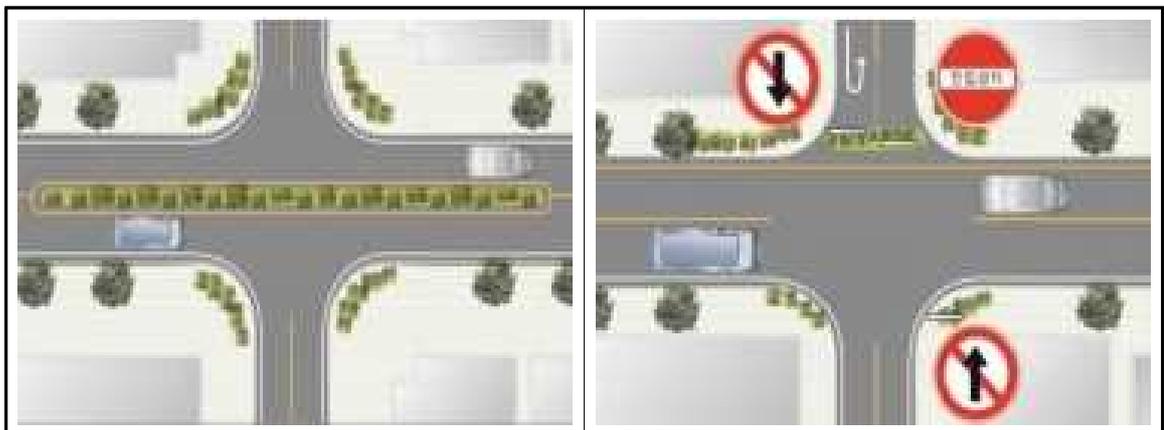
[그림 5-45] 차로폭 좁힘 개념도

- (고원식 교차로·횡단보도) 교차로 또는 횡단보도를 도로보다 높여 차량 감속을 유도하는 시설
 - 횡단보도는 보도와의 단차를 2cm 이하로 설치
 - 점자블록이나 자동차 진입억제용 말뚝의 설치를 고려함



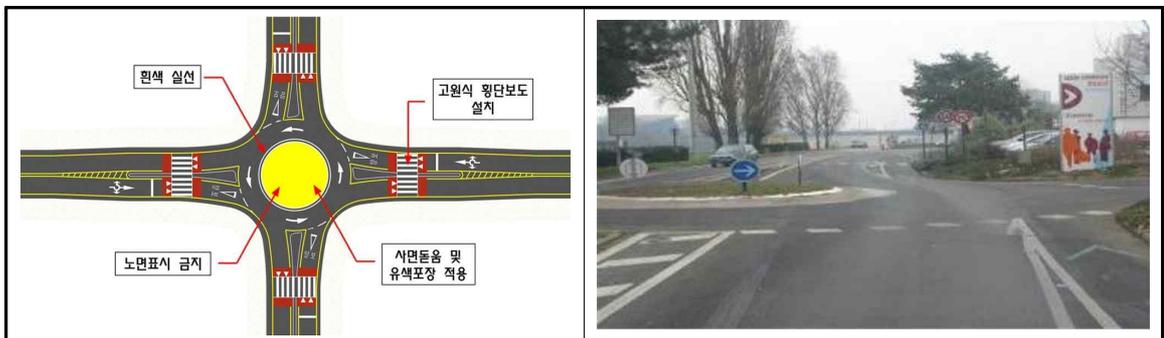
[그림 5-46] 고원식 교차로·횡단보도 개념도

○ (차량 진입억제시설) 교차로에 물리적 시설을 설치해 차량통행을 차단하는 시설



[그림 5-47] 진입억제시설 개념도

○ (소형 회전교차로) 차량 속도저감 및 교통량 억제를 위해 도로여건 및 기하구조를 고려하여 설치하는 소규모 회전교차로



[그림 5-48] 소형 회전교차로 개념도

다. 도시 내 걷기 좋은 길(산책로 등) 조성 확대

(1) 목표 및 배경

- 건강한 삶을 위해 걷기 활동(생활체육) 참여율이 증가하고 자연환경·역사·문화 자원과 연계한 걷기 여행에 대한 관심도 증가 추세
- 도시 내 다양한 탐방로, 산책로 등을 조성하였으나 유지보수가 미흡하며, 편의 시설 연계 부족 등으로 체계적 관리 및 운영에 한계

(2) 추진 과제

- 도심 산책로 환경 개선 및 보행자전용길 지정 활성화
 - 일상 속에서 여가·건강 활동으로서의 보행 활성화를 위해 다양한 활동이 가능한 도시 내 산책로 조성 및 환경 개선 추진
 - 도심 내에 조성된 탐방로, 산책로 등 보행자길의 체계적 유지관리를 위해 보행안전법에 따른 보행자전용길 지정 활성화



[그림 5-49] 도시산책로 예시

라. 보행 중심 도시환경 전환 기반 강화

(1) 목표 및 배경

- 주거지 노후화, 소도시 쇠퇴 등 최근 대두되는 도시문제 해결을 위해 보행 중심 도시환경 정비

- 기존 보행환경개선 사업은 개별 도로의 단일 기능 개선에 집중, 보행과 관련된 교통·도시·건축 등 다양한 분야에서 사업이 추진되고 있으나 보행환경에 대한 종합적 분석·평가 부족

(2) 추진 과제

- 보행중심 도시정비·도시계획 모델 개발 및 시범조성 추진
 - 지역별 보행·도로 환경 및 다양한 여건을 종합적으로 고려한 “생활권 보행환경 종합정비(가칭)” 모델 개발 등
 - 우수한 보행중심 도시정비 모델 발굴 및 확산을 위하여 “생활권 보행환경 종합정비(가칭)” 사업 추진 방안 마련

5.5.4 보행 중심 정책 추진기반 강화

가. 보행환경 실태조사 및 데이터 플랫폼 구축

(1) 목표 및 배경

- 전국 보행자길의 보행환경에 대한 실태조사 및 관리체계 구축
- 보행 정책 및 보행환경 개선의 추진 기반이 되는 보행자길의 현황(보도 유무, 보도 유효폭 등)에 대한 전국적 조사·관리 미흡

(2) 추진 과제

- 보행자길 보행환경 전수조사 추진
 - 지자체 보행안전 및 편의증진 실태조사의 객관성·통일성 확보를 위한 기준일, 범위 등을 규정한 세부 시행지침 마련
 - ▶ 보행안전법 시행령(제2조 제3항) : 지자체 실태조사에 관한 세부사항 행안부장관과 국토부장관이 공동으로 정하여 고시하도록 규정
 - 보행 안전성·편리성·쾌적성 등을 고려해 조사항목을 선정하고, 단계적 전국 보행환경 조사를 위한 계획 수립 및 추진방안 연구
 - 보도현황, 유효폭 등 전국 보행자길 보행환경에 대한 전수조사 추진

나. 보행 정책 추진 관계기관·전문가 협업체계 구축

(1) 목표 및 배경

- 보행 중심 정책 추진 강화를 위한 관계기관 협업체계 구축·정착
- 다양한 관계기관에서 추진중인 보행 관련 정책 및 사업의 종합적·체계적 정책 추진을 위해 관계기관 간 상시 협업체계 구축 필요

(2) 추진 과제

- 보행안전 및 편의증진 위원회 구성·운영
 - (중앙부처) 국가 보행안전기본계획 등 관련 정책의 심의·조정을 위한 중앙보행안전편의증진위원회 구성·운영(보행안전법 제8조의2)
 - (지자체) 보행 관련 정책 자문 및 기본계획 심의·조정 등을 위한 지역보행안전편의증진위원회 구성·운영(보행안전법 제8조의3)
- 보행 정책 발전을 위한 협의체 구성·운영
 - (중앙부처) 보행관련 정책 추진 시 관계기관 및 관련 전문가의 긴밀한 협업을 위한 범정부 협의체 구성
 - (지자체) 시도경찰청, 지자체, 협력단체 등으로 구성된 협의체 구성을 통해 보행 환경 점검 및 개선 등 협조·추진체계 구축

5.5.5 보행안전문화 활성화 및 보행 중심 인식 정착

가. 대국민 보행안전 교육·홍보 및 캠페인 추진

(1) 목표 및 배경

- 보행안전문화 활성화를 통한 보행자 안전 중심 국민 인식 전환
- 보행자 중심 교통안전 패러다임 전환을 위하여 제도 개선, 환경 정비와 함께 보행자를 우선으로 하는 문화 확산 및 사회적 공감대 형성 필요

(2) 추진 과제

- 대국민 홍보를 통한 보행안전문화 확산
 - 공익 홍보 영상 제작 및 송출(TV, 라디오, 온라인, 전광판, 네비게이션 등), 보행 정책 관련 보도자료·기고 등 적극적인 대언론 홍보 추진
 - 국민 참여형 홍보(보행안전 영상 공모, 참여 인증 등)를 통한 관심 제고
 - 보행안전을 주제로 민관합동 교통안전 현장행사·캠페인 등 추진
 - ▶ (예시) 행안부·국토부·경찰청, 교통안전공단·도로교통공단, 손해보험협회·시민단체·운수단체 등 참여
- 교통약자 맞춤형 안전교육 활성화
 - 어린이 체험교육장 활성화, 통학로 주변 안전지도 만들기(위험요소를 찾아서 표시하고 개선방안 마련) 등 참여형 어린이 교육 활성화
 - 고령자 대상 찾아가는 교육 활성화를 통한 보행안전 교육 강화 등

나. 보행자 안전 확보를 위한 단속·신고 운영 강화**(1) 목표 및 배경**

- 보행자를 위협하는 차마·환경 등의 단속 강화를 통해 보행자 중심 문화 정착
- 보행자 보호 제도 개선의 조기정착 및 효과적인 운영을 위하여 단속 강화 등을 통한 현장 이행력 제고 필요

(2) 추진 과제

- 보행자를 위협하는 법규위반 단속 강화
 - 이면도로, 보행자우선도로, 어린이·노인보호구역 내 차량 운전 행태 단속, 음주운전·신호위반·속도위반 등 단속 지속적 확대
 - 국토부(도로관리청) 무인단속장비 설치 권한 부여 법적 근거 마련, 공익제보단 권한 확대·제도화 등을 통한 민관합동 단속 강화
 - ▶ 경찰청·지자체의 무인단속장비 설치권한을 도로관리청 등까지 확대 검토

- ▶ 이륜차 단속에 한정된 공익제보단 권한을 보행자 보호 위반 차량까지 확대
- 이면도로 등에서 보행자 위협 운전 단속 강화를 위한 암행차량 도입·운영 방안 등 검토
- 주민 주도 보행 위험 요소 신고 및 정비 체계 구축
- 안전신문고 앱 등을 활용하여 보행 위험요소 신고하고, 지자체 확인 후 신속하게 정비하는 보행환경 정비 체계 구축

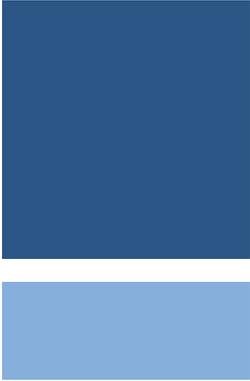
다. 보행 정책·사업 추진 시 지역주민 참여 확대

(1) 목표 및 배경

- 주민 참여 확대로 보행자가 만족하는 보행환경 개선 및 정책 추진
- 지역 주민들이 직접 보행환경의 문제점을 파악하고, 지역특성에 적합한 개선방안을 마련할 수 있도록 주민 참여 확대 필요

(2) 추진 과제

- 주민참여 보행사업추진 체계 구축
 - 보행환경 개선사업의 원활한 추진을 위하여 지역주민, 공무원, 전문가 등이 참여하는 보행사업추진협의체 구성·운영 근거 마련
 - 보행환경개선 주민제안 검토·지원을 위한 시스템 구축 검토 등
- 주민참여 보행환경개선 추진 기반 강화
 - 보행환경개선사업 추진 시 지역 주민들이 직접 참여하여 보행공간 변화를 유도할 수 있도록 가이드라인 마련·배포, 컨설팅 지원 등
 - 주민참여 설계기법 도입 활성화 방안 검토·마련(택티컬 어바니즘 등)
 - ▶ (택티컬 어바니즘, tactical urbanism) 지역 주민이 시설개선계획의 주체가 되어 도시환경을 능동적으로 변화시키는 도시계획 기법으로 가로공간 활성화 전략
- 지역 주민 주도의 차 없는 거리 확대 등 제도 정착
 - 지자체 단위로 지역 주민이 신청한 도로 심사하여 ‘차 없는 거리’ 대상지 선정, 거리행사 및 시설개선 등 추진



6

투자계획 및 재원확보 방안

6.1 접근방안

6.2 투자사업의 법적기준 적정성 검토 및 분류

6.3 투자사업 규모 및 연차별 투자계획

6.4 재원확보 방안

제6장 투자계획 및 재원확보 방안

6.1 접근방안

- 중·장기 계획 및 각종 기본계획의 문제점은 투자계획에 대한 실효성이라는 지적이 많으며, 모든 계획들이 장래 예산확보를 전제로 수립되고 있음
- 본 계획에서는 이러한 문제점을 보완하기 위해 투자계획은 최근 광주광역시 및 자치구에서 교통약자 부문에 실제 투자한 실적을 점검하여 본 계획의 적정한 투자계획을 수립하였음
- 본 계획과 관련된 사업은 “제3차 광주광역시 교통약자 이동편의 증진계획”의 개선실적을 위주로 평가 분석하여 사업규모의 적정성을 고려하여 계획을 수립
- 3차 계획 기간 투자계획 대비 실적평가 결과는 광주광역시 내부자료를 이용 분석한 결과, 투자계획 대비 실제 89.5%의 실적을 낸 것으로 분석되었음

[표 6-1] 3차 계획의 투자계획 및 실제 사업비(단위: 억원)

구 분	2017년	2018년	2019년	2020년	합 계
사업규모(A)	236.52	345.36	286.16	330.43	1,198.47
실 사업비(B)	190.96	213.83	334.90	332.53	1,072.22
비율(%) (B/A)	80.7	61.9	117.0	100.6	89.5

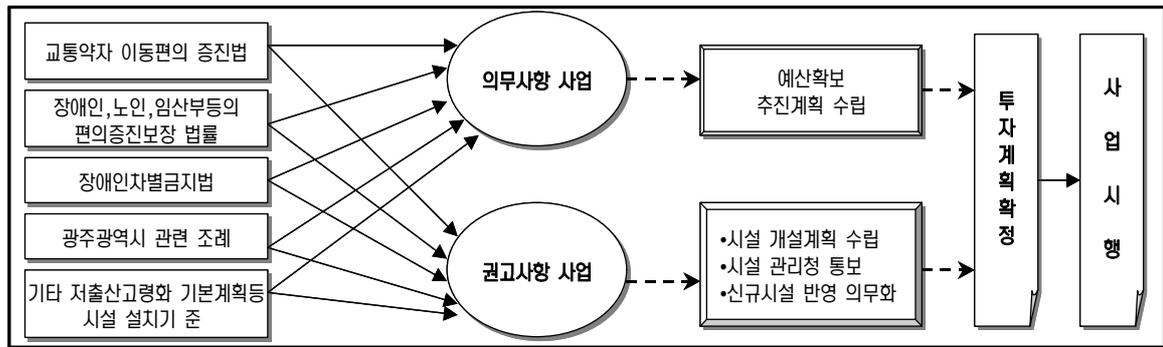
6.2 투자사업의 법적기준 적정성 검토 및 분류

6.2.1 개요

- 「교통약자의 이동편의 증진법」, 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률」, 「장애인차별금지 및 권리구제 등에 관한 법률」 그리고 「광주광역시 교통약자의 이동편의증진에 관한 조례」, 「광주광역시 ○구 보행권 확보 및 보행환경 개선에 관한 조례」 등에 제시한 본 계획의 각종 사업에 대한 “권고사항” 과 “의무사항” 에 대한 검토를 통해 사업의 우선순위 및 시행방안의 기준 등 판단하였음

제4차 광주광역시 교통약자 이동편의 증진계획

○ 이에 따른 사업별 규모 및 사업시기, 예산 등 확보계획을 검토하여 제시함



[그림 6-1] 투자사업 법적기준 적정성 검토과정

6.2.2 교통약자 이동편의시설 의무사항 및 권고사항 검토

○ 교통약자 편의시설 사업의 의무 및 권고사항 검토 결과, 도로의 경우 진행방향 점자블록 설치·시내버스의 경우 전자문자 안내판 설치 등은 권고사항이고 나머지 대부분 사항은 의무사항으로 규정되어 있음

[표 6-2] 교통약자 편의시설에 대한 의무사항 및 권고사항 분석

구 분	편의시설 설치기준	의무 사항	권고 사항	
도로	• 보도상의 점자블록 설치(진행방향)		○	
	• 횡단보도에 연접한 보도와 횡단안전지대에 점자블록 설치	○		
	• 보도와 차도의 경계구간은 턱 낮추기를 하거나 연석 경사로를 설치	○		
	• 도로에 연접 또는 부설주차장에는 장애인 전용 주차구역을 구분 설치	○		
터미널	• 장애인용 승강기·에스컬레이터·휠체어 리프트 또는 경사로를 1대 또는 1곳 이상 설치(의무사항) (층수가 2층 이상인 터미널 및 역사)		○	
교통 수단	• 장애인 등이 이용 가능한 버스(저상버스)	○		
	• 자동 안내방송장치 설치	○		
	• 승강구 제1단의 높이는 가급적 낮추고 휠체어 이용자가 휠체어를 탄 채 승차할 수 있는 승강설비 설치		○	
	• 장애인 등을 위한 좌석 지정	○		
	• 전자문자 안내판 설치		○	
	• 교통약자 전용택시 운행(1,2급 장애인 200인당 1대)	○		
	철도	• 휠체어 이용자가 휠체어를 탄 채 승차할 수 있는 승강설비 설치	○	
		• 휠체어를 고정시킬 수 있는 승차 공간 확보	○	
		• 자동 안내방송장치, 전자문자 안내판 설치	○	
	도시 철도	• 장애인 등을 위한 좌석 지정	○	
• 자동 안내방송장치, 전자문자 안내판 설치		○		

자료 : 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률», 「교통약자의 이동편의 증진법」

- 일반시설과 공원, 공공건물의 법적 의무사항 검토 결과 일부시설을 제외하고 대부분 의무사항인 것으로 조사되었음

[표 6-3] 일반기준 및 공원, 공공시설의 의무사항 및 권고사항 분석

구분	편의시설 및 편의내용	의무사항	권고사항	법근거
일반기준	• 장애인·노인·임산부 최단동선가능 편의시설(시설주)	○		장·노·임법제3조
	• 편의시설 설치 실태조사 (매년 전수조사 및 표본조사, 5년 단위 전수조사)	○		" 제11조
	• 편의시설 설치계획 수립, 시행, 보고(5년마다 기본계획 수립)	○		" 제12조
	• 시설 이용상 편의제공 (휠체어, 점자 안내책자, 보청기 비치 및 무료이용)	○		" 제16조
	• 장애인 전용 주차구역 설치	○		" 제17조
공원	• 공원 내·외부 연결 장애인 출입구 1개 이상 확보	○		장·노·임법시행령 제4조(별표2)
	• 공원안 보도 중 장애인 통행 유효폭, 기울기, 바닥의 재질 및 마감을 고려하여 가능한 보도 1개소 이상 확보	○		"
	• 장애인용 남자 대변기, 여자 대변기 1개 이상 확보 (여성용은 영·유아용 거치대 설치)	○		"
	• 점자블록은 공원, 도로 및 교통시설 간 연결보도에 설치	○		"
	• 공원 주출입구에 점자안내판, 촉지도, 음성안내장치, 기타 유도 신호장치 설치		○	"
	• 장애인 이용 매표소, 판매기, 음료대	○		"
	• 장애인 전용 주차구역 설치	○		"
공공건물 및 공공이용시설	• 내부 연결 장애인 출입구 설치 (유효폭, 기울기와 바닥의 재질 및 마감 등을 고려)	○		"
	• 부설주차장에 장애인 주차공간 확보(10대 미만인 경우는 제외)	○	△	"
	• 턱낮추기(부출입구로 가능), 사무실 통로 확보	○		"
	• 1층 이상 시 승강기, E/S, 경사로 1개 이상 확보 (1층 장애인 이용 시 제외)	○	△	"
	• 6층 이상 공공시설, 의료시설은 승강기, E/S 등 설치	○		"
	• 외부 택시 승강장 턱 낮추기 및 연석 경사로 설치	○		"
	• 장애인용 남자 대변기, 여자 대변기 1개 이상 확보 (여성용은 영·유아용 거치대 설치)	○		"
	• 장애인 이용이 가능한 욕실, 샤워실과 탈의실 1개 이상 설치	○		"
	• 점자블록 시설 : 도로 또는 교통시설 연결보도에 설치	○		"
	• 점자안내판, 촉지도, 음성 안내장치, 유도신호장치 설치	○		"
	• 공원, 장애인시설, 교육·공공시설 등 음향신호기 설치	○		"
	• 장애인용 피난구 유도등, 통로 유도등 등을 설치 (교통시설 승강장에 추락방지설비 설치)	○		"
	• 숙박시설의 0.5% 이상 장애인 이용할 수 있는 객실 설치 (기숙사 등은 객실의 1% 이상)	○		"
	• 관람장 및 도서관 등에 1% 이상 장애인이 이용할 수 있는 관람석과 열람석 설치	○		"
	• 장애인 이용 접수대 및 작업대 설치	○		"
• 장애인 이용 매표소, 판매기, 음료대	○		"	
• 임산부, 영·유아 휴게시설 설치 (지정 문화재에 설치하는 시설은 제외)	○		"	

자료 : 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률」, 「교통약자의 이동편의 증진법」

6.2.3 세부 시설별 의무사항 및 권고사항 검토

○ 다음은 세부 시설별(건축물 등의 용도별) 권고사항 및 의무사항 분석표임

[표 6-4] 세부 시설별 교통약자 편의시설 의무 및 권고사항 검토

구 분	매개시설			내부시설			위생시설				안내시설			그밖의 시설					
	접근로 확보	전용 주차 구역	출입구턱거	출입문개선	복도	승강기	화장실			욕실	사위실, 탈의실	점자블록	유도시설	경보, 피난시설	객실, 침실	관람석, 열람석	접수대	대표소	휴게시설
							대변기	소변기	세면대										
공공청사 (국가, 지방)	의	의	의	의	의	의	의	의	의	-	-	의	의	의	-	-	의	-	의
동사무소, 파출소 등	의	의	의	의	의	의	의	권	권	-	-	의	권	의	-	-	의	-	-
공연장, 관람장	의	의	의	의	의	의	의	의	의	-	-	의	의	의	-	의	-	의	의
판매시설	의	의	의	의	의	의	의	권	권	-	-		권	의	-	-	-	-	권
학교	의	의	의	의	의	의	의	의	권	-	-	의	의	의	-	권	권	-	권
유치원	의	의	의	의	의	의	의	의	권	-	-	-	-	-	-	-	-	-	권
아동 관련시설	의	의	의	의	의	의	의	의	권	-	-	-	-	-	-	-	-	-	권
노인복지 시설	의	의	의	의	의	의	의	의	권	권	권	-	-	-	권	-	-	-	-
사회복지 시설	의	의	의	의	의	의	의	의	의	의	의	의	의	의	의	의	의	의	-
운동시설	의	의	의	의	권	권	권	의	권	-	권	-	-	-	-	권	-	-	권
병원 격리병원	의	의	의	의	의	의	의	의	의	권	권	의	의	의	-	-	권	권	-
일반 숙박시설	의	권	의	의	권	권	권	권	권	-	-	-	-	의	의	-	권	-	-
관광 숙박시설	의	의	의	의	의	의	의	의	의	권	-	의	권	의	의	-	권	-	권
아파트	의	의	의	의	의	의	권	권	권	권	권	권	-	의	권	-	-	-	-
연립주택	의	의	의	의	의	권	권	권	권	권	권	권	-	의	권	-	-	-	-
다세대 주택	의	의	의	의	의	권	권	권	권	권	권	권	-	의	권	-	-	-	-
기숙사	의	의	의	의	의	권	의	권	의	권	권	권	-	의	의	-	-	-	-

주 : “의”는 의무사항, “권”은 권고사항임

6.2.4 광주광역시 조례 관련 의무사항 및 권고사항 검토

- 「광주광역시 교통약자의 이동편의 증진에 관한 조례」와 보행권 확보와 관련된 조례의 경우 기본계획의 수립 및 교통약자 이동편의 증진 위원회 및 보행환경 개선 추진 위원회 등을 운영, 이와 관련 재정지원 등을 규정하고 있으며 재정지원을 제외하고는 모두 의무사항인 것으로 조사되었음

[표 6-5] 광주광역시 교통약자의 이동편의 증진에 관한 조례의 의무 및 권고사항

편의제공 및 시설	의무사항	권고사항	법 근 거
• 교통약자 이동편의 증진 기본계획의 수립 (5년마다 수립)	○		조례 제4조
• 교통약자 이동편의 증진 위원회 설치	○		" 제7조
• 예산의 확보		○	" 제29조

자료 : 광주광역시 교통약자의 이동편의 증진 관련 조례, 2022.11.13 일부개정(조례 제5583호)

[표 6-6] 광주광역시 보행권 확보 조례의 의무 및 권고사항

편의제공 및 시설	의무사항	권고사항	법 근 거
• 보행환경 기본계획의 수립(5년마다 수립)	○		조례 제6조
• 보행환경 조성에 대한 기준 설정	○		" 제7조
• 보행환경개선 추진위원회 구성 및 운영	○		" 제8조
• 보행환경개선 재정지원		○	" 제9조

자료 : 광주광역시 ○구 보행권 확보 및 보행환경개선에 관한 기본조례

6.3 투자사업 규모 및 연차별 투자계획

6.3.1 교통약자 관련 총 사업규모

- 본 계획에서 집계한 주요시설 정비의 전체 사업규모는 다음과 같음
- 교통약자 관련사업 중 저상버스 도입운영은 2026년까지 해당 목표치에 도달하여야 함
- 관련사업은 3차 연도에 집행된 사업비의 규모를 고려 본 계획에 반영하였고 나머지는 4차 연도 이후로 이월하였음

[표 6-7] 주요 교통약자시설 정비사업 규모

구 분	총 사업규모	총사업비 (억원)	도입 목표연도	도입정비기준
1.저상버스 도입 확대	307대	305.5	계속사업	2026년까지 61%(610대)
2.휠체어 탑승이 가능한 고속및시외버스 도입확대	-	비예산	2026년	국토부 건의
3.교통약자 전용차량 확충 및 운영	13대	6.0	계속사업	2026년까지 도입율101%
4.임차택시 운영	10대	-	계속사업	교통약자 이동지원센터 운영비포함
5.바우처 택시 운영	50대	-	2022년	
6.교통약자 이동지원센터(새빛콜) 운영	1개소	809.7	계속사업	
7.교통소외지역 복지지원서비스(DRT) 운영	3개노선	13.0	2024년	교통소외지역
8.무장애 정류소 설치	50개소	9.0	계속사업	광주시 전체
9.유개 버스정류장 시설개선 및 정비	50개소	구예산	계속사업	광주시 전체
10.버스정류장 BIT 추가설치(음성안내포함)	662개소	86.1	계속사업	광주시 전체
11.지하철 수직이동시설 설치	1개소	11.0	2025년	양동재개발 사업추진시
12.육교 철거 후 횡단보도 설치	필요시	구예산	계속사업	구청 건의
13.보도 평탄성정비(보도 재포장)	205.0km	289.1	계속사업	본과업조사기준
14.가로수로 인한 평탄성 훼손지점 개선	5,000주	5.0	계속사업	본과업조사기준
15.비규격 블라드 정비 및 교체	605개소	10.8	계속사업	본과업조사기준
16.어린이 보호구역 개선	117개소	156.6	계속사업	광주시 전체
17.노인보호구역 지정 및 개선	15개소	16.5	계속사업	광주시 전체
18.장애인보호(안전)구역 지정 및 개선	5개소	1.0	계속사업	광주시 전체
19.교통약자이동편의 증진위원회 운영	필요시	비예산	계속사업	광주시 전체
20.교통약자를 위한 정보제공 체계 구축	-	비예산	2025년	국토부 건의
21.장애물 없는 생활환경 인증제도(BF)	필요시	비예산	계속사업	광주시 전체
22.교통약자 서비스 교육 관리	수시	비예산	계속사업	광주시 전체
23.교통약자를 위한 홍보 및 교육 운영	수시	1.5	계속사업	광주시 전체

○ 본 계획의 연차별 투자 및 시행계획은 다음과 같음

[표 6-8] 2022년 연차별 투자계획

구분	주요사업	단위	2022년					비고
			수량	사업비(억원)				
				계	국비	시비	구비	
교통수단 이동편의 개선	저상버스 도입 확대	대	27	47.9	20.7	27.2	-	
	휠체어 탑승이 가능한 고속및시외버스 도입	대	-	-	-	-	-	비예산
	교통약자 전용차량 확충 및 운영	대	-	-	-	-	-	
	교통약자 임차택시 운영	대	1	-	-	-	-	교통약자 이동지원 센터운영 비포함
	교통약자 바우처택시 운영	대	-	-	-	-	-	
	교통약자 이동지원센터(새빛콜)운영	개소	1	128.0	100.7	27.3	-	
	교통소외지역 복지지원서비스(DRT) 운영	노선	-	-	-	-	-	
	소계			175.9	121.4	54.5	-	
여행시설, 보행환경 이동편의 개선	무장애 정류소 설치	개소	10	1.8	-	1.8	-	
	유개 버스정류장 시설개선 및 정비	개소	-	-	-	-	-	구예산
	버스정류장 BIT 추가설치(음성안내포함)	개소	73	9.5	-	9.5	-	
	지하철 수직이동시설 설치	개소	-	-	-	-	-	
	육교 철거 후 횡단보도 설치	-	필요시	-	-	-	-	구예산
	보도 평탄성정비(보도 재포장)	km	41.0	57.8	-	9.4	48.4	
	가로수로 인한 평탄성 훼손지점 개선	주	1,000	1.0	-	0.5	0.5	
	비규격 블라드 정비 및 교체	개소	-	-	-	-	-	
	어린이 보호구역 개선	개소	13	17.4	8.7	8.7	-	
	노인보호구역 지정 및 개성	개소	3	3.3	-	3.3	-	
	장애인보호(안전)구역 지정 및 개선	개소	1	0.2	-	0.2	-	
소계			91.0	8.7	33.4	48.9		
교통약자 에 대한 사회적 인식제고	교통약자이동편의 증진위원회 운영	-	필요시	-	-	-	-	비예산
	교통약자를 위한 정보제공 체계 구축	-	-	-	-	-	-	비예산
	장애물 없는 생활환경 인증제도(BF)	-	필요시	-	-	-	-	비예산
	교통약자 서비스 교육 관리	-	수시	-	-	-	-	비예산
	교통약자를 위한 홍보 및 교육 운영	-	수시	0.3	-	0.3	-	
	소계			0.3	-	0.3	-	
합계			267.2	130.1	88.2	48.9		

[표 6-9] 2023년 연차별 투자계획

구분	주요사업	단위	2023년					비고
			수량	사업비(억원)				
				계	국비	시비	구비	
교통수단 이동편의 개선	저상버스 도입 확대	대	70	64.4	32.2	32.2	-	
	휠체어 탑승이 가능한 고속및시외버스 도입	대	-	-	-	-	-	비예산
	교통약자 전용차량 확충 및 운영	대	7	3.2	-	3.2	-	
	교통약자 임차택시 운영	대	9	-	-	-	-	교통약자 이동지원 센터운영 비포함
	교통약자 바우처택시 운영	대	50	-	-	-	-	
	교통약자 이동지원센터(새빛콜)운영	개소	1	146.9	102.5	44.4	-	
	교통소외지역 복지지원서비스(DRT) 운영	노선	-	-	-	-	-	
	소계			214.5	134.7	79.8	-	
여객시설, 보행환경 이동편의 개선	무장애 정류소 설치	개소	10	1.8	-	1.8	-	
	유개 버스정류장 시설개선 및 정비	개소	12	-	-	-	-	구예산
	버스정류장 BIT 추가설치(음성안내포함)	개소	95	12.4	-	12.4	-	
	지하철 수직이동시설 설치	개소	-	-	-	-	-	
	육교 철거 후 횡단보도 설치	-	필요시	-	-	-	-	구예산
	보도 평탄성정비(보도 재포장)	km	41.0	57.8	-	9.4	48.4	
	가로수로 인한 평탄성 훼손지점 개선	주	1,000	1.0	-	0.5	0.5	
	비규격 블라드 정비 및 교체	개소	151	2.7	-	1.5	1.2	
	어린이 보호구역 개선	개소	26	34.8	-	34.8	-	
	노인보호구역 지정 및 개설편	개소	3	3.3	-	3.3	-	
	장애인보호(안전)구역 지정 및 개선	개소	1	0.2	-	0.2	-	
	소계			114.0	0	63.9	50.1	
교통약자 에 대한 사회적 인식제고	교통약자이동편의 증진위원회 운영	-	필요시	-	-	-	-	비예산
	교통약자를 위한 정보제공 체계 구축	-	-	-	-	-	-	비예산
	장애물 없는 생활환경 인증제도(BF)	-	필요시	-	-	-	-	비예산
	교통약자 서비스 교육 관리	-	수시	-	-	-	-	비예산
	교통약자를 위한 홍보 및 교육 운영	-	수시	0.3	-	0.3	-	
	소계			0.3	-	0.3	-	
합계				328.8	134.7	144.0	50.1	

[표 6-10] 2024년 연차별 투자계획

구분	주요사업	단위	2024년					비고
			수량	사업비(억원)				
				계	국비	시비	구비	
교통수단 이동편의 개선	저상버스 도입 확대	대	70	64.4	32.2	32.2	-	
	휠체어 탑승이 가능한 고속및시외버스 도입	대	-	-	-	-	-	비예산
	교통약자 전용차량 확충 및 운영	대	6	2.8	-	2.8	-	
	교통약자 임차택시 운영	대	-	-	-	-	-	교통약자 이동지원 센터운영 비포함
	교통약자 바우처택시 운영	대	-	-	-	-	-	
	교통약자 이동지원센터(새빛콜)운영	개소	1	161.6	119.9	41.7	-	
	교통소외지역 복지지원서비스(DRT) 운영	노선	1	3.0	-	3.0	-	
	소계			231.8	152.1	79.7	-	
여객시설, 보행환경 이동편의 개선	무장애 정류소 설치	개소	10	1.8	-	1.8	-	
	유개 버스정류장 시설개선 및 정비	개소	12	-	-	-	-	구예산
	버스정류장 BIT 추가설치(음성안내포함)	개소	124	16.1	-	16.1	-	
	지하철 수직이동시설 설치	개소	-	-	-	-	-	
	육교 철거 후 횡단보도 설치	-	필요시	-	-	-	-	구예산
	보도 평탄성정비(보도 재포장)	km	41.0	57.8	-	9.4	48.4	
	가로수로 인한 평탄성 훼손지점 개선	주	1,000	1.0	-	0.5	0.5	
	비규격 블라드 정비 및 교체	개소	151	2.7	-	1.5	1.2	
	어린이 보호구역 개선	개소	26	34.8	-	34.8	-	
	노인보호구역 지정 및 개선편	개소	3	3.3	-	3.3	-	
	장애인보호(안전)구역 지정 및 개선	개소	1	0.2	-	0.2	-	
	소계			117.7	0	67.6	50.1	
교통약자 에 대한 사회적 인식제고	교통약자이동편의 증진위원회 운영	-	필요시	-	-	-	-	비예산
	교통약자를 위한 정보제공 체계 구축	-	-	-	-	-	-	비예산
	장애물 없는 생활환경 인증제도(BF)	-	필요시	-	-	-	-	비예산
	교통약자 서비스 교육 관리	-	수시	-	-	-	-	비예산
	교통약자를 위한 홍보 및 교육 운영	-	수시	0.3	-	0.3	-	
	소계			0.3	-	0.3	-	
합계				349.8	152.1	147.6	50.1	

[표 6-11] 2025년 연차별 투자계획

구분	주요사업	단위	2025년					비고
			수량	사업비(억원)				
				계	국비	시비	구비	
교통수단 이동편의 개선	저상버스 도입 확대	대	70	64.4	32.2	32.2	-	
	휠체어 탑승이 가능한 고속및시외버스 도입	대	-	-	-	-	-	비예산
	교통약자 전용차량 확충 및 운영	대	-	-	-	-	-	
	교통약자 임차택시 운영	대	-	-	-	-	-	교통약자 이동지원 센터운영 비포함
	교통약자 바우처택시 운영	대	-	-	-	-	-	
	교통약자 이동지원센터(새빛콜)운영	개소	1	177.7	131.9	45.8	-	
	교통소외지역 복지지원서비스(DRT) 운영	노선	3	5.0	-	5.0	-	
	소계			247.1	164.1	83	-	
여객시설, 보행환경 이동편의 개선	무장애 정류소 설치	개소	10	1.8	-	1.8	-	
	유개 버스정류장 시설개선 및 정비	개소	13	-	-	-	-	구예산
	버스정류장 BIT 추가설치(음성안내포함)	개소	161	20.9	-	20.9	-	
	지하철 수직이동시설 설치	개소	1	11.0	-	11.0	-	
	육교 철거 후 횡단보도 설치	-	필요시	-	-	-	-	구예산
	보도 평탄성정비(보도 재포장)	km	41.0	57.8	-	9.4	48.4	
	가로수로 인한 평탄성 훼손지점 개선	주	1,000	1.0	-	0.5	0.5	
	비규격 블라드 정비 및 교체	개소	151	2.7	-	1.5	1.2	
	어린이 보호구역 개선	개소	26	34.8	-	34.8	-	
	노인보호구역 지정 및 개설편	개소	3	3.3	-	3.3	-	
	장애인보호(안전)구역 지정 및 개선	개소	1	0.2	-	0.2	-	
	소계			133.5	0	83.4	50.1	
교통약자 에 대한 사회적 인식제고	교통약자이동편의 증진위원회 운영	-	필요시	-	-	-	-	비예산
	교통약자를 위한 정보제공 체계 구축	-	-	-	-	-	-	비예산
	장애물 없는 생활환경 인증제도(BF)	-	필요시	-	-	-	-	비예산
	교통약자 서비스 교육 관리	-	수시	-	-	-	-	비예산
	교통약자를 위한 홍보 및 교육 운영	-	수시	0.3	-	0.3	-	
	소계			0.3	-	0.3	-	
합계			380.9	164.1	166.7	50.1		

[표 6-12] 2026년 연차별 투자계획

구분	주요사업	단위	2026년					비고
			수량	사업비(억원)				
				계	국비	시비	구비	
교통수단 이동편의 개선	저상버스 도입 확대	대	70	64.4	32.2	32.2	-	
	휠체어 탑승이 가능한 고속및시외버스 도입	대	-	-	-	-	-	비예산
	교통약자 전용차량 확충 및 운영	대	-	-	-	-	-	
	교통약자 임차택시 운영	대	-	-	-	-	-	교통약자 이동지원 센터운영 비포함
	교통약자 바우처택시 운영	대	-	-	-	-	-	
	교통약자 이동지원센터(새빛콜)운영	개소	1	195.5	145.1	50.4	-	
	교통소외지역 복지지원서비스(DRT) 운영	노선	3	5.0	-	5.0	-	
	소계			264.9	177.3	87.6	-	
여객시설, 보행환경 이동편의 개선	무장애 정류소 설치	개소	10	1.8	-	1.8	-	
	유개 버스정류장 시설개선 및 정비	개소	13	-	-	-	-	구예산
	버스정류장 BIT 추가설치(음성안내포함)	개소	209	27.2	-	27.2	-	
	지하철 수직이동시설 설치	개소	-	-	-	-	-	
	육교 철거 후 횡단보도 설치	-	필요시	-	-	-	-	구예산
	보도 평탄성정비(보도 재포장)	km	41.0	57.8	-	9.4	48.4	
	가로수로 인한 평탄성 훼손지점 개선	주	1,000	1.0	-	0.5	0.5	
	비규격 블라드 정비 및 교체	개소	152	2.7	-	1.5	1.2	
	어린이 보호구역 개선	개소	26	34.8	-	34.8	-	
	노인보호구역 지정 및 개설편	개소	3	3.3	-	3.3	-	
	장애인보호(안전)구역 지정 및 개선	개소	1	0.2	-	0.2	-	
	소계			128.8	0	78.7	50.1	
교통약자 에 대한 사회적 인식제고	교통약자이동편의 증진위원회 운영	-	필요시	-	-	-	-	비예산
	교통약자를 위한 정보제공 체계 구축	-	-	-	-	-	-	비예산
	장애물 없는 생활환경 인증제도(BF)	-	필요시	-	-	-	-	비예산
	교통약자 서비스 교육 관리	-	수시	-	-	-	-	비예산
	교통약자를 위한 홍보 및 교육 운영	-	수시	0.3	-	0.3	-	
	소계			0.3	-	0.3	-	
합계				394.0	177.3	166.6	50.1	

[표 6-13] 총 투자계획

구분	주요사업	단위	2022년~2026년					비고
			수량	사업비(억원)				
				계	국비	시비	구비	
교통수단 이동편의 개선	저상버스 도입 확대	대	307	305.5	149.5	156.0	-	
	휠체어 탑승이 가능한 고속및시외버스 도입	-	-	-	-	-	-	비예산
	교통약자 전용차량 확충 및 운영	대	13	6.0	-	6.0	-	
	교통약자 임차택시 운영	대	10	-	-	-	-	교통약자 이동지원 센터운영 비포함
	교통약자 바우처택시 운영	대	50	-	-	-	-	
	교통약자 이동지원센터(새빛콜)운영	개소	1	809.7	600.1	209.6	-	
	교통소외지역 복지지원서비스(DRT) 운영	노선	3	13.0	-	13.0	-	
	소계			1,134.2	749.6	384.6	-	
여객시설, 보행환경 이동편의 개선	무장애 정류소 설치	개소	50	9.0	-	9.0	-	
	유개 버스정류장 시설개선 및 정비	개소	50	-	-	-	-	구예산
	버스정류장 BIT 추가설치(음성안내포함)	개소	662	86.1	-	86.1	-	
	지하철 수직이동시설 설치	개소	1	11.0	-	11.0	-	
	육교 철거 후 횡단보도 설치	-	필요시	-	-	-	-	구예산
	보도 평탄성정비(보도 재포장)	km	205.0	289.1	-	46.9	242.2	
	가로수로 인한 평탄성 훼손지점 개선	주	5,000	5.0	-	2.5	2.5	
	비규격 블라드 정비 및 교체	개소	605	10.8	-	6.0	4.8	
	어린이 보호구역 개선	개소	117	156.6	8.7	147.9	-	
	노인보호구역 지정 및 개성	개소	15	16.5	-	16.5	-	
	장애인보호(안전)구역 지정 및 개선	개소	5	1.0	-	1.0	-	
	소계			585.0	8.7	326.9	249.5	
교통약자 에 대한 사회적 인식제고	교통약자이동편의 증진위원회 운영	-	필요시	-	-	-	-	비예산
	교통약자를 위한 정보제공 체계 구축	-	-	-	-	-	-	비예산
	장애물 없는 생활환경 인증제도(BF)	-	필요시	-	-	-	-	비예산
	교통약자 서비스 교육 관리	-	수시	-	-	-	-	비예산
	교통약자를 위한 홍보 및 교육 운영	-	수시	1.5	-	1.5	-	
	소계			1.5	-	1.5	-	
합계			1,720.7	758.3	712.9	249.5		

6.4 재원확보 방안

6.4.1 광주광역시 재원확보 규모 검토

가. 중기 재정 총규모

- 본 계획과 관련한 재정전망은 광주광역시 중기 지방재정계획을 이용하여 검토하였음. 중기 지방재정계획에 따르면 2021년까지 전체 신장율은 약 3.4% 수준으로 예측되었고 일반회계는 6.2%, 특별회계는 9.3% 수준에 이를 것으로 예측하였음

[표 6-14] 광주광역시 중기 재정 총규모(단위 : 억원)

구분	중기재정계획					구성비 (%)	연평균 신장율 (%)
	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년		
총규모	78,952	82,533	88,827	85,822	90,211	100.0	3.4
일반회계	59,285	62,548	66,483	70,735	75,332	78.4	6.2
특별회계	14,838	15,160	17,519	10,262	10,053	15.9	9.3
공기업	3,148	3,505	3,068	2,911	2,647	3.6	4.2
기타	11,690	11,655	14,451	7,351	7,406	12.3	10.8
기금	4,829	4,825	4,825	4,825	4,826	5.7	0.0

자료 : 2022년 중기 지방재정계획(2022~2026년), 광주광역시

나. 분야별 투자계획

- 다음은 광주광역시 중기재정계획의 분야별 재원 배분 계획이며 교통 및 물류 분야는 2026년 8,812억원으로 연평균 5.5%의 증가가 예상됨

[표 6-15] 분야별 재원배분계획(단위 : 억원)

구분	중기재정계획					구성비 (%)	연평균 증가율 (%)
	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년		
총계	78,952	82,533	88,827	85,822	90,211	100	3.4
일반공공행정	11,107	11,182	11,330	12,171	12,609	13.8	3.2
공공질서 및 안전	2,173	2,195	2,236	2,316	2,358	2.6	2.1
교육	4,131	4,169	4,288	4,479	4,828	5.1	4.0
문화 및 관광	4,291	4,493	4,589	4,896	5,619	5.6	7.0
환경	5,501	5,889	5,511	5,589	5,626	6.6	0.6
사회복지	27,019	28,031	29,598	32,719	34,937	35.7	6.6
보건	1,271	1,272	1,278	1,352	1,474	1.6	3.8
농림해양수산	602	648	688	692	693	0.	3.6
산업·중기·에너지	3,413	4,001	4,081	4,083	4,098	4.6	4.7
교통 및 물류	11,040	12,123	16,538	8,278	8,812	13.3	5.5
국토 및 지역개발	3,976	1,989	4,030	4,518	4,334	4.9	2.2
과학기술	95	98	99	102	106	0.1	2.8
예비비·기타	4,333	4,443	4,561	4,627	4,717	5.3	2.1

자료 : 2022년 중기 지방재정계획(2022~2026년), 광주광역시

다. 교통약자 부문 투자 규모

- 본 계획에서는 교통약자 부문의 투자규모를 예측하기 위해 광주광역시 2022~2026년 중기 지방재정계획내 교통 및 물류 재정을 반영하였음
- 검토결과 본 계획 연차별 사업의 투자비용은 총 1,720.7억 원으로 전체 재정규모의 3.0%를 점유함
- 세부사업의 연도별 예산은 예산편성 과정에서 변동될 수 있으나, 매칭펀드형 사업과 국비지원이 요구되는 자체예산확보가 관건으로 판단됨

[표 6-16] 교통약자 투자사업 규모 적정성 예측(단위 : 억원)

구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
재정규모	11,040	12,123	16,538	8,278	8,812	56,791
본 계획 연차별 사업비	267.2	328.8	349.8	380.9	394.0	1,720.7
비율(%)	2.4	2.7	2.1	4.6	4.5	3.0

6.4.2 정부의 투자계획

가. 개요

- 재원확보 방안은 본 계획의 소요재원 확보 방안으로 중앙정부의 재원확보 방안과 지방자치단체 재원확보 방안을 국가의 “교통약자 이동편의 증진계획 수립 연구”의 내용을 통해 검토하였음

나. 중앙정부(국토부)의 투자소요비용(안)

(1) 제4차 계획기간(2022~2026년) 총 12,284억 원

- 저상버스 및 특별교통수단 등의 도입 확대 : 11,568억원
- 물리적 장애물 없는 환경조성 : 683억원
- 시스템적 장애물 없는 환경조성 : 21억원
- 심리적 장애물 없는 환경조성 : 12억원
- 세부사업의 연도별 예산은 예산편성 과정에서 변동될 수 있음

(2) 저상버스·특별교통수단 등의 도입 확대 : 총 11,568억원 소요

세부사업명	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	총계
합 계	1,118	2,309	2,667	2,707	2,767	11,568
① 노선버스의 저상버스 도입확대	992	1,940	2,025	2,065	2,125	9,147
1. 저상버스 도입의무화	986	1,895	1,895	1,895	1,895	8,566
2. 휠체어 탑승이 가능한 고속·시외 버스 도입 확대	5	5	40	80	200	330
3. 자동차전용도로 주행 가능한 저상 좌석버스 등의 개발 및 운영	1	40	90	90	30	251
② 교통약자 이동지원차량 확충 및 운영 효율성 강화	126	369	642	642	642	2,421
1. 특별교통수단 보급 및 지원 확대	94	101	112	112	112	531
2. 지역 이동지원센터의 지역·수단 간 정보연계 서비스	2	-	15	15	15	47
3. 특별교통수단 운영 효율화 및 대체수단 확대	-	238	475	475	475	1,163
4. 특별교통수단 차량 종류의 다양화	30	30	30	30	30	150
5. 교통소외지역 고령자 의료·교통 복지지원 서비스 확대	-	-	10	10	10	30

(3) 물리적 장애물 없는 환경조성 : 총 683억원 소요

세부사업명	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	총계
합 계	134	150	133	133	133	683
① 여객시설 접근성 및 교통수단 간 연계성 강화	132	148	131	131	131	673
1. 교통약자의 저상버스 이용 활성화를 위한 시설개선	123	128	128	128	128	635
2. 육상·해상 교통수단간 연계 및 환승체계 마련	-	2	-	-	-	2
3. 실태조사 결과를 활용한 이동편의시설 개선	3	3	3	3	3	15
4. 여객선 기준적합 설치율 개선사업	6	15	-	-	-	21
② 정보통신기술 기반 교통약자 이동권 강화	-	-	-	-	-	-
1. 교통이용정보 공유를 위한 정보시스템 구축	(지역 이동지원센터의 지역·수단 간 정보연계 서비스 연계)					
2. 여객시설별 교통약자 접근성수준 평가 및 제 공						
3. 휠체어 이용자 이용가능 선박안내 기능 제공						
③ 수요자 중심의 맞춤형 서비스 제공	2	2	2	2	2	10
1. 교통약자 참여형 이동편의 수준평가	2	2	2	2	2	10
2. 데이터기반 교통약자 이동취약점 관리체계 구축	(철도, 공항 자체예산)					
3. 교통약자를 위한 스마트 서비스 환경 조성						
4. 교통약자의 이동편의를 위한 저상버스 좌석 배차 유도	-	-	-	-	-	-

(4) 시스템적 장애물 없는 환경조성 : 총 21억원 소요

세부사업명	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	총계
합 계	-	6	5	5	5	21
① 교통행정기관의 역할 및 책임 강화	-	1	-	-	-	1
1. 교통복지 유관기관 거버넌스 구성 및 평가	-	1	-	-	-	1
2. 교통약자 이동편의 증진계획 실행력 제고	-	-	-	-	-	-
② 교통약자 이동편의시설 설치기준 정비	-	5	5	5	5	20
1. 이동편의시설 종류 확대 및 기준 정비	-	5	5	5	5	20
2. 장애물 없는 생활환경 인증기준 정비	-	-	-	-	-	-

(5) 심리적 장애물 없는 환경조성 : 총 12억원 소요

세부사업명	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	총계
합 계	-	1	4	3	4	12
① 교통약자 서비스교육 강화	-	-	2	-	-	2
1. 교통약자 서비스교육 관리 강화	-	-	2	-	-	2
② 포용적 교통복지문화 조성	-	1	2	3	4	10
1. 대국민 교통약자 인식개선을 위한 홍보 강화	-	1	2	3	4	10
2. 교통복지협의체를 통한 교통약자 배려문화 조성	-	-	-	-	-	-

다. 지방자치단체의 투자재원 확보 방안

- 지방의 교통약자 이동편의 증진사업은 원칙적으로 지방자치단체의 일반회계에서 재원을 확보하고 「도시교통 정비촉진법」상 지방도시교통사업 특별회계의 재원을 활용함
- 특별회계의 세출항목으로 ①교통시설확충 및 운영개선을 위한 사업, ②도시교통 관련 조사 및 연구사업, ③교통수단의 서비스개선 및 대중교통업체의 경영개선을 위한 사업, ④도로시설의 개선 및 교통안전시설의 개선에 관한 사업 등이 있기 때문에 지방의 교통약자를 위한 투자사업에 지원이 가능함
- 기반시설 특별회계를 이동편의시설 투자재원으로 활용함

라. 이동편의 증진사업의 재원확보를 위한 제도개선 추진

- 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 시행령」 개정을 통해 교통시설 특별회계의 대중교통계정에서 이동편의시설 재정 지원하는 방안강구
- 「사회기반시설에 대한 민간투자법」 제2조의 사회기반시설에 ‘교통약자를 위한 이동편의시설’도 포함되도록 법 개정

마. 민간참여 확대

- 교통부분의 투자사업은 공공성, 외부효과의 속성을 내재하고 있기 때문에 정부 또는 지자체의 주도하에 계획되고 투자되어 왔으나, 제한된 지방재원으로는 제반시설의 수요를 충족할 수 없으므로 부족한 재원의 전부 또는 일부를 민간으로부터 조달하고 민간에게 공공시설의 운영 및 수익권을 보장하는 제3섹터 방식의 사업추진방안을 검토해야 함
- 민간위탁 수익금 활용방안 : 민간 위탁되어 운영되고 있는 공공시설의 수익금을 교통약자 이동편의시설 투자비용에 활용토록 노력