

제4차 충청북도 교통약자 이동편의 증진
지원계획 수립 연구용역

2023. 9.



충청북도

<제 목 차 례>

제1장 과업의 개요	1
제1절 과업의 배경 및 목적	3
1. 과업의 배경	3
2. 과업의 목적	4
제2절 과업의 범위 및 내용	5
1. 시간적 범위	5
2. 공간적 범위	5
3. 내용적 범위	5
제3절 과업수행체계	6
 제2장 현황 및 여건 분석	 7
제1절 충청북도 교통약자 현황 및 전망 분석	9
1. 교통약자의 개념	9
2. 충청북도 교통약자 통계	10
3. 충청북도 교통약자 전망	17
제2절 관련 법령 검토	18
1. 교통약자 이동편의 증진법	18
제3절 상위계획	25
1. 제4차 교통약자 이동편의 증진계획	25
2. 타 시도 제4차 교통약자 이동편의 증진계획	37
 제3장 교통약자 이동편의 실태조사	 47
제1절 이동편의시설 설치 적합도 조사	49
1. 조사 개요	49
2. 저상버스 및 특별교통수단 도입률	50
3. 교통약자 이동편의시설 설치 적합도 조사 결과	52

제2절 교통약자 이동편의시설 이용 만족도 조사	58
1. 조사 개요	58
2. 이동편의시설 이용 만족도 조사 결과	59
제3절 제3차 이동편의 증진계획 성과 평가	64
1. 시군별 이동편의시설 적합률 조사 결과	64
2. 제3차 국가 기본계획의 이동편의시설 적합률 목표 대비 분석	65
제4장 제4차 교통약자 이동편의증진 지원계획 비전 및 목표	71
제1절 비전 및 전략 체계 확립	73
제2절 2026년 충청북도 교통약자 이동편의 증진 지원 목표	74
제5장 부문별 세부추진계획	75
제1절 통합적 플랫폼을 통한 이동편의 서비스 제고	77
1. 저상버스 도입 확대	77
2. 특별교통수단 운영차량 확충	80
3. 광역이동지원센터 운영 계획	82
제2절 무장애 이동편의 인프라 개선	105
1. 교통수단 이동편의시설 개선	105
2. 여객시설 이동편의시설 개선	108
3. 보행환경 개선 방안	116
제3절 무장애 교통복지문화 조성	119
1. 교통약자를 위한 무장애인증 제도 도입	119
2. 교통약자 이동편의 서비스 교육 강화	125
3. 충북 무장애 거버넌스 구축	127
제6장 재원조달계획	129
제1절 소요예산	131
1. 광역이동지원센터 구축 및 운영비	131
2. 저상버스 및 특별교통수단 도입비	132

제2절 재원조달방안	133
1. 광역이동지원센터 구축 및 운영비	133
2. 저상버스 도입비	133
3. 특별교통수단 도입비	133
4. 편의시설 확충 사업비	133

제7장 결론 및 정책제언 135

제1절 결론	137
1. 제4차 지원계획의 주요 내용	137
제2절 정책 제언	142
1. 광역이동지원센터 설치 및 이동지원센터 미비점 보완	142
2. 광역이동지원센터의 운영방식 및 문제점 해결방안	142
3. 시군 기본계획 및 도 지원계획의 평가, 환류체계 구축	143
4. 시군 교통약자 이동편의 증진 기본계획 수행 관련	143

제8장 부 록 145

부록 1 : 최종보고회 발표자료	147
부록 2 : 최종보고회 시군 관계자 의견 수렴	186
1. 최종보고회 개최 개요	186
2. 시군 주요 의견 내용	186

<표 차례>

<표 II-1> 교통약자 통계를 위한 대상별 구분 및 정의	9
<표 II-2> 충청북도 교통약자 인구 추이	01
<표 II-3> 충청북도 장애인 유형별 등록 현황	11
<표 II-4> 충청북도 장애인 장애정도별 등록 인구 추이	21
<표 II-5> 충청북도 고령자 인구 추이	31
<표 II-6> 충청북도 임산부 인구 추이	41
<표 II-7> 충청북도 어린이 인구 추이	51
<표 II-8> 충청북도 영유아동반자 인구 추이	61
<표 II-9> 충청북도 교통약자 전망	71
<표 II-10> 도단위 교통약자 이동편의 증진 지원계획 수립 관련 규정	81
<표 II-11> 시군 교통약자 이동편의 증진계획의 수립 내용 및 확정 절차	91
<표 II-12> 이동편의시설 설치기준	02
<표 II-13> 특별교통수단 차량 운영대수	12
<표 II-14> 이동지원센터 설치	12
<표 II-15> 특별교통수단 및 이동지원센터 운영 지원사항	22
<표 II-16> 이동지원센터 및 광역이동지원센터의 위탁운영	32
<표 II-17> 교통수단/여객시설/도로에 대한 장애물 없는 생활환경 인증 및 인증권자	32
<표 II-18> 장애물 없는 생활환경 의무인증 대상시설	42
<표 II-19> 장애물 없는 생활환경 인증 절차	42
<표 II-20> 주요 전략에 따른 2026년 달라지는 모습	72
<표 II-21> 분야별 추진전략 및 추진과제	83
<표 II-22> 계획기간의 저상버스 및 특별교통수단 목표설정	93
<표 II-23> 계획기간의 이동편의시설 목표 설정	93
<표 II-24> 계획기간의 보행환경 목표 설정	04
<표 II-25> 광역이동지원센터 효율화	04
<표 II-26> 제4차 강원도 지원계획 전략목표별 추진전략 및 세부추진과제	54
<표 III-1> 충청북도 11개 시군의 제4차 교통약자 이동편의증진 기본계획 조사개요	94

<표 III-2> 충청북도 시군 저상버스 도입률	05
<표 III-3> 충청북도 시군 특별교통수단 도입률	15
<표 III-4> 충청북도 시군 버스 이동편의시설 적합률 조사 결과	25
<표 III-5> 충청북도 시군 여객자동차터미널 이동편의시설 적합률 조사 결과	35
<표 III-6> 충청북도 시군 철도역사 이동편의시설 적합률 조사 결과	45
<표 III-7> 충청북도 시군 버스정류장 이동편의시설 적합률 조사 결과	55
<표 III-8> 충청북도 시군 보행로(보도) 이동편의시설 적합률 조사 결과	65
<표 III-9> 충청북도 시군 육교 및 지하도 이동편의시설 적합률 조사 결과	75
<표 III-10> 충청북도 시군 교통약자 이동편의시설 이용 만족도 조사 개요	85
<표 III-11> 충청북도 시군 버스 이동편의시설 이용 만족도	95
<표 III-12> 충청북도 시군 여객자동차터미널 이동편의시설 이용 만족도	06
<표 III-13> 충청북도 시군 철도역사 이동편의시설 이용 만족도	16
<표 III-14> 충청북도 시군 버스정류장 이동편의시설 이용 만족도	26
<표 III-15> 충청북도 시군 보행로 이동편의시설 이용 만족도	36
<표 III-16> 충청북도 시군 이동편의시설 적합률 조사 결과(총괄)	46
<표 III-17> 제3차 국가 교통약자 이동편의 증진계획의 '21년 적합률 목표치와 비교 평가	56
<표 V-1> 저상버스 확보 대수 관련 규정	77
<표 V-2> 충북 시군별 저상버스 도입 계획	87
<표 V-3> 충북 시군별 저상버스 도입 계획	97
<표 V-4> 특별교통수단 법정 운영대수 관련 규정	08
<표 V-5> 2022~2026년 충북 시군별 특별교통수단 확보 계획	18
<표 V-6> 2022~2026년 연도별 충북 특별교통수단 도입률	18
<표 V-7> 충북 시군 이동지원센터 현황	28
<표 V-8> 충북 시군 특별교통수단 이용 요금	38
<표 V-9> 충북 시군 특별교통수단 운행 범위	48
<표 V-10> 충북 시군 특별교통수단 이용 대상자 범위	58
<표 V-11> 전국 광역이동지원센터 운영 현황	09
<표 V-12> 전라북도 광역이동지원센터 이용요금	39
<표 V-13> 전라북도 광역이동지원센터 운행구역	49

<표 V-14> 강원도 광역이동지원센터 운행구역	79
<표 V-15> 특별교통수단 운행시간 기준 관련 규정	89
<표 V-16> 특별교통수단 운행구역 기준 관련 규정	89
<표 V-17> 특별교통수단 이용대상 범위 관련 규정	99
<표 V-18> 이동지원센터의 업무 관련 규정	0
<표 V-19> 국토교통부 특별교통수단 표준조례(안)	101
<표 V-20> 특별교통수단 및 광역이동지원센터 기초조사 요약 및 시사점	0
<표 V-21> 버스 이동편의시설 기준적합도 조사 결과	0
<표 V-22> 충북 버스정류장 이동편의시설 설치기준 항목별 적합률	0
<표 V-23> 2021년 충북 여객터미널 이동편의시설 설치율 실태조사 결과	11
<표 V-24> 충북 보행환경 기준 적합률 실태조사 미흡한 부분	1
<표 V-25> 장애물 없는 생활환경 인증 종류별 현황	2
<표 VI-1> 광역이동지원센터 구축 및 운영비 소요예산 산출	11
<표 VI-2> 충청북도 저상버스 및 특별교통수단 도입비 소요예산 산출	2

<그림 차례>

<그림 I-1> 과업의 공간적 범위	5
<그림 I-2> 과업수행 프로세스	6
<그림 II-1> 교통약자 구성비	10
<그림 II-2> 장애정도별 비중	21
<그림 II-3> 충청북도 고령자 인구 비중 추이	31
<그림 II-4> 충청북도 임산부 인구 비중 추이	41
<그림 II-5> 충청북도 어린이 인구 비중 추이	51
<그림 II-6> 충청북도 영유아동반자 인구 비중 추이	61
<그림 II-7> 제4차 교통약자 이동편의 증진계획 비전 전략 체계도	52
<그림 II-8> 2026년 우리나라 교통복지 미래상	62
<그림 II-9> 2026년 달라지는 교통약자를 위한 인프라 개선 방향	72
<그림 II-10> 휠체어 교통약자 탑승가능한 고속버스	82
<그림 II-11> 광역이동지원센터간 정보연계를 통한 환승편의성 개선 개념	92
<그림 II-12> 다양한 형태의 휠체어 탑승가능 차량	103
<그림 II-13> 실태조사 개선방안	113
<그림 II-14> 웹기반 여객시설의 접근성 평가 예시(서울연구원)	123
<그림 II-15> 중앙/광역/지역 행정단위별 교통복지협의체 구성 예시	33
<그림 II-16> 지방 교통약자증진계획 수립 절차	43
<그림 II-17> 이동편의시설 설치기준 정비 방향	43
<그림 II-18> 일본의 세분화된 버스의 종류별 이동편의시설 기준	53
<그림 II-19> 제4차 충청남도 교통약자 이동편의 증진 지원계획 비전 및 목표	73
<그림 II-20> 제4차 경상남도 교통약자 이동편의 증진 지원계획 비전 및 목표	114
<그림 II-21> 제4차 경상남도 교통약자 이동편의 증진 지원계획 주요 전략	24
<그림 II-22> 제4차 경상남도 교통약자 이동편의 증진 지원계획 세부추진과제	34
<그림 II-23> 제4차 강원도 교통약자 이동편의 증진 지원계획 비전 및 목표	44
<그림 III-1> 충청북도 시군별 버스 이동편의시설 적합률 성과 평가	66
<그림 III-2> 충청북도 시군별 자동차여객터미널 이동편의시설 적합률 성과 평가	76

<그림 III-3> 충청북도 시군별 철도역사 이동편의시설 적합률 성과 평가	86
<그림 III-4> 충청북도 시군별 버스정류장 이동편의시설 적합률 성과 평가	86
<그림 III-5> 충청북도 시군별 보행로의 이동편의시설 적합률 성과 평가	96
<그림 IV-1> 제4차 충청북도 교통약자 이동편의 증진 지원계획의 비전 및 전략 체계	37
<그림 IV-2> 2026년 충청북도 교통약자 이동편의증진 목표	47
<그림 V-1> 충북 시군 저상버스 도입 대수 및 도입률(제4차 시군 기본계획 실태조사 기준)	7· 9
<그림 V-2> 충북 시군 '26년 저상버스 법적 확보율 검토	79
<그림 V-3> 21~22년 기준 충북 시군별 특별교통수단 운영 대수 현황	88
<그림 V-4> 청주시 특별교통수단 이용 만족도 및 이용횟수	78
<그림 V-5> 청주시 특별교통수단 이용시 불편한 점 및 이용요금 적절성	78
<그림 V-6> 충주시 특별교통수단 이용 만족도 및 이용횟수	88
<그림 V-7> 충주시 특별교통수단 이용시 불편한 점 및 이용요금 적절성	88
<그림 V-8> 괴산군 특별교통수단 이용 만족도 및 이용횟수	98
<그림 V-9> 괴산군 특별교통수단 이용시 불편한 점 및 이용요금 적절성	98
<그림 V-10> 전남광역이동지원센터 운영체계	19
<그림 V-11> 전남광역이동지원센터 운영인력 및 운영차량	1· 9
<그림 V-12> 강원광역이동지원센터 운영체계	69
<그림 V-13> 충북광역이동지원센터 운영 기본방향	9
<그림 V-14> 충북광역이동지원센터의 기능	9
<그림 V-15> 전자안내판 개선 사례	0
<그림 V-16> 교통약자 좌석 개선 사례	0
<그림 V-17> '21년 버스정류장 이동편의시설 전국 시도 설치율 비교	18
<그림 V-18> 무장애버스정류장 개념	9
<그림 V-19> 무장애버스정류장의 승강장 길이	01
<그림 V-20> 휠체어 승하차장	III
<그림 V-21> 승강장과 차량간격 최소화 방안	111
<그림 V-22> 버스승강장 점자블럭 설치	21
<그림 V-23> 독립형버스안내단말기(BIT) 설치 위치	211
<그림 V-24> 무장애정류소 내 시각장애인을 위한 음성안내시스템	31

<그림 V-25> 서울시 무장애정류소 사업 전과 후(신한은행 신월동 지점)	31
<그림 V-26> 자동차여객터미널 이동편의시설 개선 사례	1
<그림 V-27> 전국 시도 보행환경 이동편의시설 기준적합률 실태조사 결과	1
<그림 V-28> 교통약자를 위한 보도 정비 개선 사례	1
<그림 V-29> 교통약자 보호구역 개선사례	1
<그림 V-30> 각국의 보행로	0
<그림 V-31> 각국의 안내시설	1
<그림 V-32> 각국의 횡단시설	1
<그림 V-33> 매개시설 접근로	2
<그림 V-34> 장애 없는 생활환경 BF인증 현황(2019년 기준)	31
<그림 V-35> 충청북도 및 시군 교통복지협의체 구성 예시	128

I. 과업의 개요

I

제1장 과업의 개요

제1절 과업의 배경 및 목적

1. 과업의 배경

- 『교통약자의 이동편의 증진법』에서는 교통약자의 이동편의 증진과 보행환경 개선을 위한 5년 단위 법정계획인 『교통약자 이동편의 증진계획』의 수립 및 『지방 교통약자 이동편의 증진계획』을 수립하도록 하고 있음
 - 국가단위 : 「교통약자의 이동편의 증진법(약칭 : 교통약자법)」 제6조(교통약자 이동편의 증진계획의 수립 등) 제1호
 - ① 국토교통부장관은 교통약자의 이동편의 증진을 위한 5년 단위의 계획(이하 “교통약자 이동편의 증진계획”이라 한다)을 수립하여야 한다.
 - 지방단위 : 「교통약자의 이동편의 증진법(약칭 : 교통약자법)」 제7조(지방교통약자 이동편의 증진계획의 수립 등) 제1호
 - ① 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장(이하 “시장”이라 한다)이나 군수(광역시에 있는 군의 군수는 제외한다. 이하 같다)는 교통약자 이동편의 증진계획에 따라 관할 지역에 있는 교통약자의 이동편의 증진을 촉진하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 주민과 관계 전문가의 의견을 들어 5년 단위의 지방교통약자 이동편의 증진계획(이하 “지방교통약자 이동편의 증진계획”이라 한다)을 수립하여야 한다.
- 또한 광역도에서는 정부의 『교통약자 이동편의 증진계획』을 반영하여 수립한 『지방 교통약자 이동편의 증진계획』의 효율적인 지원을 위한 『교통약자 이동편의 증진 지원계획』을 수립하도록 하고 있음
 - ① 도지사는 교통약자 이동편의 증진계획 및 지방교통약자 이동편의 증진계획의 실시를 지원하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 5년 단위의 교통약자 이동편의 증진 지원계획(이하 “교통약자 이동편의 증진 지원계획”이라 한다)을 수립하여야 한다.
 - ② 교통약자 이동편의 증진 지원계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.
 - 1. 관할 행정구역 내 시·군의 교통약자이동편의시설 설치·관리 지원에 관한 사항 및 시·군 간 균형적 지원에 관한 사항
 - 2. 특별교통수단 도입·확충 지원에 관한 사항
 - 3. 광역이동지원센터 운영 등 특별교통수단의 광역적 이용을 위한 협력체계 구축 방안

2. 과업의 목적

- 본 과업은 도내 운행 중인 교통수단과 지역 내 설치되어 있는 여객시설, 도로, 보행환경에 대한 교통약자 이동편의 실태자료를 토대로 이동편의시설의 확충 및 개선을 종합적으로 계획하고 특별교통수단의 광역적 이용을 위한 협력체계 구축 방안을 수립하고자 함
- 제4차 충청북도 시군별 교통약자 이동편의증진 기본계획의 실태조사 및 만족도 조사를 제4차 충청북도 교통약자 이동편의 증진 지원계획의 수립을 위한 기초조사로 활용
 - 관련 규정 : 교통약자법 제7조의 2. 제3항 : ③ 도지사가 교통약자 이동편의 증진 지원계획을 수립하고자 하는 때에는 미리 국토교통부장관 및 관할하는 행정구역 내의 시장·군수와 협의하여야 한다. 수립된 교통약자 이동편의 증진 지원계획을 변경하고자 하는 때에도 또한 같다
- 이를 위해 각 시군은 2022년 말에 기본계획 용역을 미리 발주하여 늦어도 2023년 5~6월까지 기본계획을 준공하며, 7월 중에 충청북도 도지사 승인 절차 진행
 - 관련 규정 : 교통약자법 제7조. 제5항~제7항 : ⑤ 시장이나 군수가 제3항 및 제4항에 따라 지방교통약자 이동편의 증진계획을 수립하였을 때에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 특별시장·광역시장·특별자치시장 또는 특별자치도지사는 국토교통부장관에게, 시장(특별시장·광역시장·특별자치시장 또는 특별자치도지사는 제외한다) 또는 군수는 도지사에게 각각 이를 제출하여야 한다
 - ⑥ 국토교통부장관이나 도지사는 제5항에 따라 지방교통약자 이동편의 증진계획을 받으면 교통약자 이동편의 증진계획에 부합하는지 등을 검토한 후 부합하지 아니한 내용이 있거나 지방교통약자 이동편의 증진계획 간의 연계성 및 통합성을 유지하기 위하여 필요하다고 판단되는 내용이 있을 때에는 국가교통위원회 또는 지방교통위원회의 심의를 거쳐 해당 시장이나 군수에게 지방교통약자 이동편의 증진계획의 수정·보완을 요청할 수 있다
 - ⑦ 시장이나 군수는 제6항에 따른 요청이 없으면 제5항에 따라 제출한 지방교통약자 이동편의 증진계획을 확정하며, 제6항에 따른 요청을 받았을 때에는 특별한 사유가 없으면 요청받은 내용을 반영하여 지방교통약자 이동편의 증진계획을 확정하여야 한다

제2절 과업의 범위 및 내용

1. 시간적 범위

- 기준년도 : 2022년
 - 시군 기본계획 수립 : 2022년 말 ~ 2023년 상반기
- 계획기간 : 2022년~2026년(5년간)

2. 공간적 범위

- 충청북도 전역
 - 충청북도 11개 시군



<그림 I-1> 과업의 공간적 범위

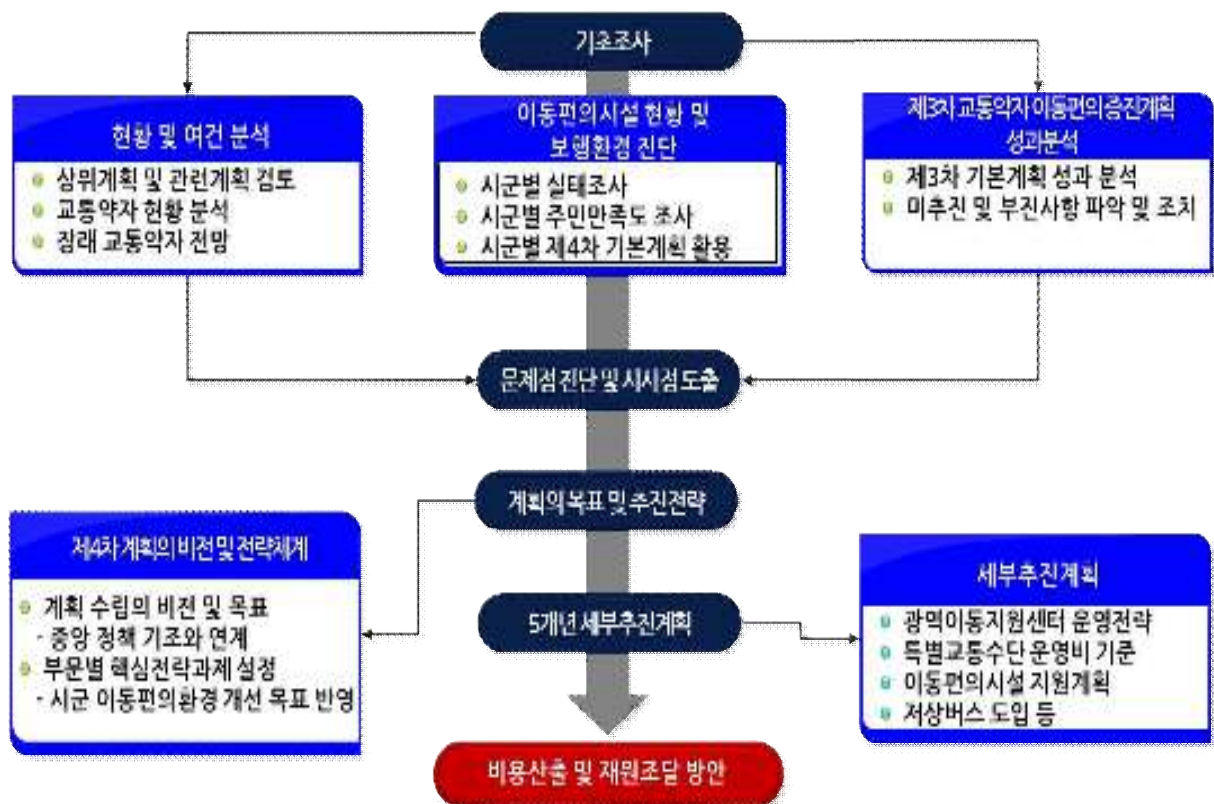
3. 내용적 범위

- 국토교통부의 『제4차 교통약자 이동편의 증진계획』 목표와 추진전략 수용
- 11개 시·군 『지방 교통약자 이동편의 증진계획』 수립내용 검토
- 추진계획, 추진일정, 연차별 소요비용(설치 개보수 단가 포함), 재원조달방안 등 사업내용을 구체적으로 작성

제3절 과업수행체계

○ 제4차 충청북도 교통편의 증진 지원계획 수립을 위한 과업수행 프로세스는 다음과 같이 크게 4부분으로 구성하여 수립함

- 현황 및 기초조사 부문
- 계획의 비전 및 전략 부문
- 부문별 세부추진계획 수립 부문
- 소요예산 및 자원조달계획 부문



<그림 I-2> 과업수행 프로세스

II. 현황 및 여건 분석

II

제2장 현황 및 여건 분석

제1절 충청북도 교통약자 현황 및 전망 분석

1. 교통약자의 개념

□ 교통약자의 법률적 정의

○ 교통약자법 제2조 제1호

- 1. “교통약자”란 장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 사람, 어린이 등 일상생활에서 이동에 불편을 느끼는 사람을 말한다

□ 교통약자 통계를 위한 대상별 구분 및 정의

○ 교통약자는 상위계획인 「제3차 교통약자 이동편의 증진계획(국토교통부, 2016.12)」의 교통약자 기준을 준용

○ 매년 실시하는 「교통약자 이동편의 실태조사(국토교통부)」의 영유아(0~5세)와 어린이(6~12세) 기준과는 상이

- 영유아 : 「영유아보육법 제2조1항」 만6세 미만의 취학 전 아동
- 어린이 : 「도로교통법 제2조23항」 만13세 미만인 사람

<표 II-1> 교통약자 통계를 위한 대상별 구분 및 정의

구분	주요내용
장애인	장애 정도별 심한 경우와 심하지 않은 경우로 구분
고령자	65세 이상 인구
임산부	해당연도 이듬해 출생아 인구 또는 이듬해 '0'세로 추정 (출생인구 통계 없는 시군의 경우)
어린이	5~9세 인구
영유아 동반자	0~4세 인구로 추정

주) 임산부는 임신 중이거나 분만 후 6개월 미만인 여성(모자보건법)으로 정의되나, 통계적 추출이 어려워 이듬해 출생아수 또는 '0세'인구로 같음

2. 충청북도 교통약자 통계

가. 충청북도 교통약자 인구 현황

○ 충청북도 교통약자 인구는 '21년 기준 517,069명으로 도 전체 인구의 32.4%임

- 교통약자 인구 비중은 5년 전'17년의 31%에 비해 1.4%p 증가
- 이는 고령화 현상에 따라 65세 이상의 고령자 인구 증가에 의한 영향

<표 II-2> 충청북도 교통약자 인구 추이

(단위 : 명, %)

연도	충북 인구 전체	교통약자		장애인	고령자	영유아 동반자	어린이	임산부
		계	비율					
2017	1,594,432	494,648	31.0	50,874	252,434	79,261	100,685	11,394
2018	1,599,252	499,948	31.3	50,194	261,763	75,035	102,370	10,586
2019	1,600,007	505,193	31.6	49,185	273,425	70,938	102,312	9,333
2020	1,600,837	511,549	32.0	47,917	288,148	66,339	100,538	8,607
2021	1,597,427	517,069	32.4	46,572	301,516	61,100	99,691	8,190

- 주) 1. 행정안전부 「주민등록인구현황」
 2. 행정안전부 「주민등록인구현황」의 만 65세 이상의 인구현황
 (고령자 정의 : 만 65세 이상의 노인, 「노인복지법」 제1조2 제5호)
 3. 행정안전부 「주민등록인구현황」의 만 0-5세 인구현황
 (영유아 정의 : 만 6세미만의 취학 전 아동, 「영유아보육법」 제2조 1항으로 대체)
 4. 행정안전부 「주민등록인구현황」의 만 6-12세 인구현황
 (어린이 정의 : 만 13세미만인 사람, 「도로교통법」 제2조 23항)
 5. 통계청 출생·사망통계의 출생아수로 대체(2021년 잠정통계)
 6. 보건복지부 「장애인 등록 현황」
 7. 보건복지부 「장애인 등록 현황」 중 0~12세과 65세 이상의 수를 제외한 수

○ 교통약자 중 고령자가 58.3%로 가장 많고 다음으로 어린이, 영유아동반자. 장애인, 임산부 순



<그림 II-1> 교통약자 구성비

나. 장애인 등록 현황

○ 2017~2021년 5년간 등록 장애인 수의 연평균 증감율은 전국의 0.8%,
충북은 0.4%로 전국 보다 충북이 낮음

－ 지체, 시각, 청각, 지적, 뇌병변 장애가 대부분을 차지함

<표 II-3> 충청북도 장애인 유형별 등록 현황

(단위 : 명)

구분	장애유형별	2017	2018	2019	2020	2021	연평균 증감율
전국	합계	2,545,637	2,585,876	2,618,918	2,633,026	2,644,700	0.8%
	지체	1,254,130	1,238,532	1,223,135	1,207,368	1,191,462	-1.0%
	시각	252,632	252,957	253,055	252,324	251,620	-0.1%
	청각	302,003	342,582	377,094	395,789	411,749	7.3%
	언어	20,321	20,744	21,485	22,391	23,064	2.7%
	지적	200,903	206,917	212,936	217,108	221,557	2.1%
	뇌병변	252,819	253,083	252,188	250,407	248,308	-0.4%
	자폐성	24,698	26,703	28,678	30,802	33,650	7.2%
	정신	101,175	102,140	102,980	103,525	104,214	0.6%
	신장	83,562	87,892	92,408	97,530	102,135	4.4%
	심장	5,399	5,304	5,266	5,233	5,166	-0.9%
	호흡기	11,807	11,761	11,522	11,544	11,541	-0.5%
	간	11,843	12,524	13,154	13,808	14,433	4.4%
	안면	2,692	2,689	2,673	2,677	2,712	0.1%
	장루·요루	14,718	15,027	15,290	15,427	16,012	1.8%
	뇌전증	6,935	7,021	7,054	7,093	7,077	0.4%
충청 북도	합계	95,844	97,086	97,688	97,932	97,839	0.4%
	지체	46,957	46,523	46,083	45,719	45,135	-0.8%
	시각	8,965	8,993	8,936	8,863	8,803	-0.4%
	청각	11,759	12,951	13,538	13,879	14,075	3.9%
	언어	677	662	689	688	714	1.1%
	지적	9,886	10,205	10,494	10,656	10,863	2.0%
	뇌병변	8,789	8,738	8,697	8,651	8,485	-0.7%
	자폐성	657	694	745	781	856	6.1%
	정신	3,698	3,706	3,740	3,743	3,753	0.3%
	신장	2,642	2,776	2,921	3,083	3,246	4.6%
	심장	148	150	140	151	143	-0.7%
	호흡기	377	364	347	341	343	-1.8%
	간	377	401	427	445	468	4.8%
	안면	87	86	87	87	92	1.1%
	장루·요루	574	591	601	605	620	1.6%
	뇌전증	251	246	243	240	243	-0.6%

자료 : 통계청

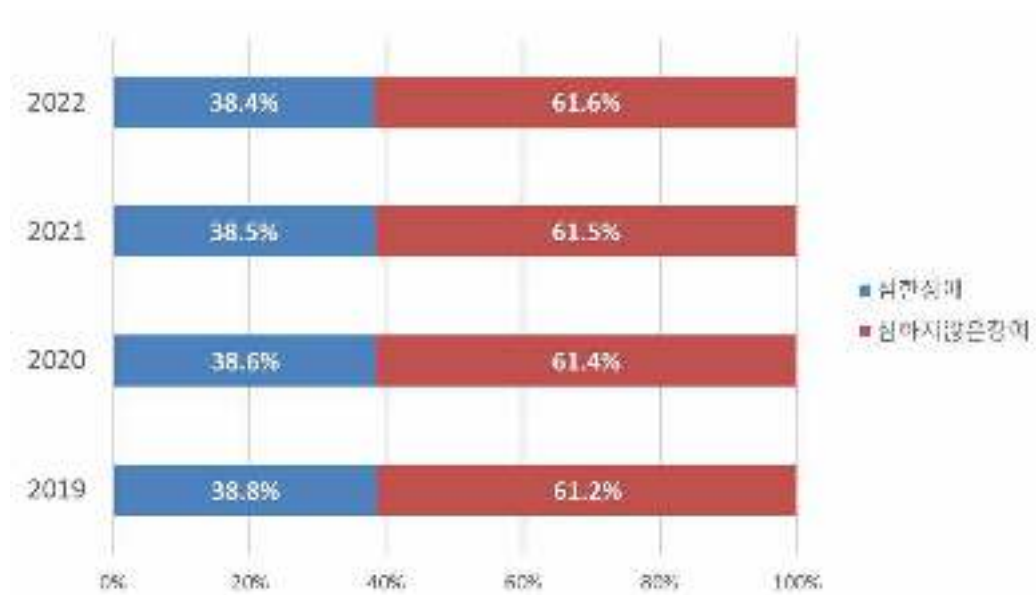
- 장애정도별로는 '22년 기준 심한 장애가 38.4%, 심하지 않은 장애가 61.6%로 심하지 않은 장애 비율이 현저하게 높음

<표 II-4> 충청북도 장애인 장애정도별 등록 인구 추이

(단위 : 명)

구분	장애정도별	2019	2020	2021	2022
전국	총계	2,618,918	2,633,026	2,644,700	2,652,860
	심한장애	985,403	984,965	984,813	983,928
	심하지않은장애	1,633,515	1,648,061	1,659,887	1,668,932
충청북도	총계	97,688	97,932	97,839	97,966
	심한장애	37,940	37,823	37,712	37,602
	심하지않은장애	59,748	60,109	60,127	60,364

자료 : 통계청



<그림 II-2> 장애정도별 비중

다. 고령자 현황

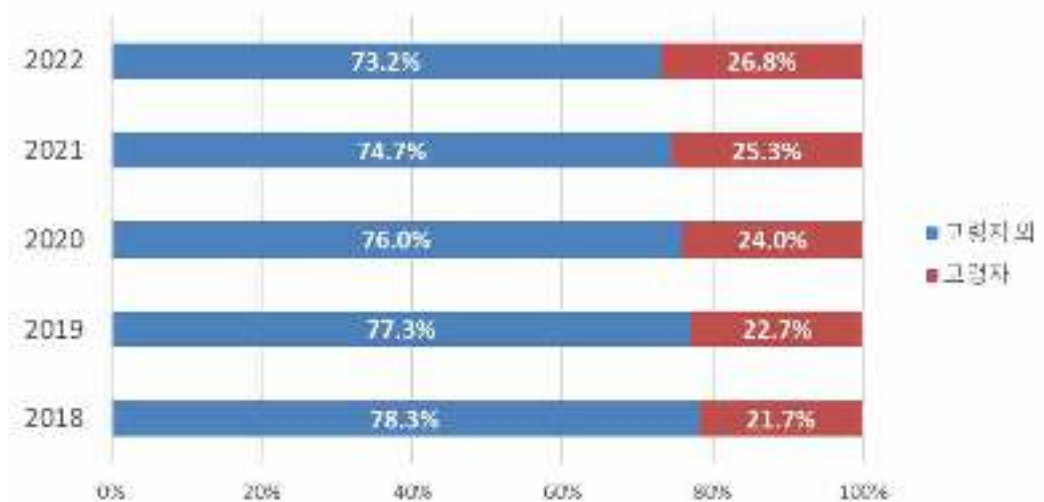
○ 65세 이상 고령자 인구는 '22년 기준 충북 인구의 26.8%를 차지

- '18년도 고령자 인구 비중은 21.7%에 비해 5.1%p 증가
- 고령화 현상으로 충북의 고령자 인구는 계속 증가 추세

<표 II-5> 충청북도 고령자 인구 추이

(단위 : 명)

연도	충북 전체	65세 이상	비중
2018	1,586,514.5	343,657.5	21.7%
2019	1,589,354.5	361,060.5	22.7%
2020	1,590,372.0	381,307.0	24.0%
2021	1,591,246.0	403,048.5	25.3%
2022	1,591,003.5	425,760.0	26.8%



<그림 II-3> 충청북도 고령자 인구 비중 추이

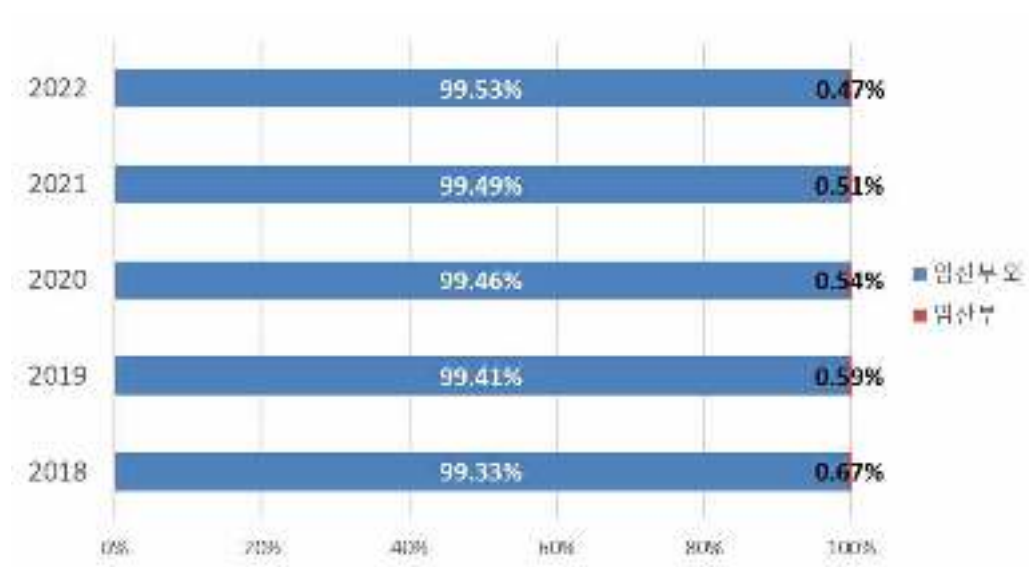
라. 임산부 현황

- 임산부 인구는 출생아 수를 기준으로 산출하였으며, '22년 기준 충북 인구의 0.47%를 나타냄
- 임산부 인구는 '18년과 비교시 0.2%p 감소함
- 출산율 저하로 향후에도 임산부 인구는 감소할 것으로 전망

<표 II-6> 충청북도 임산부 인구 추이

(단위 : 명)

연도	충북 인구	임산부 수	비중
2018	1,586,515	10,586	0.67%
2019	1,589,355	9,333	0.59%
2020	1,590,372	8,607	0.54%
2021	1,591,246	8,190	0.51%
2022	1,591,004	7,500	0.47%



<그림 II-4> 충청북도 임산부 인구 비중 추이

바. 어린이 현황

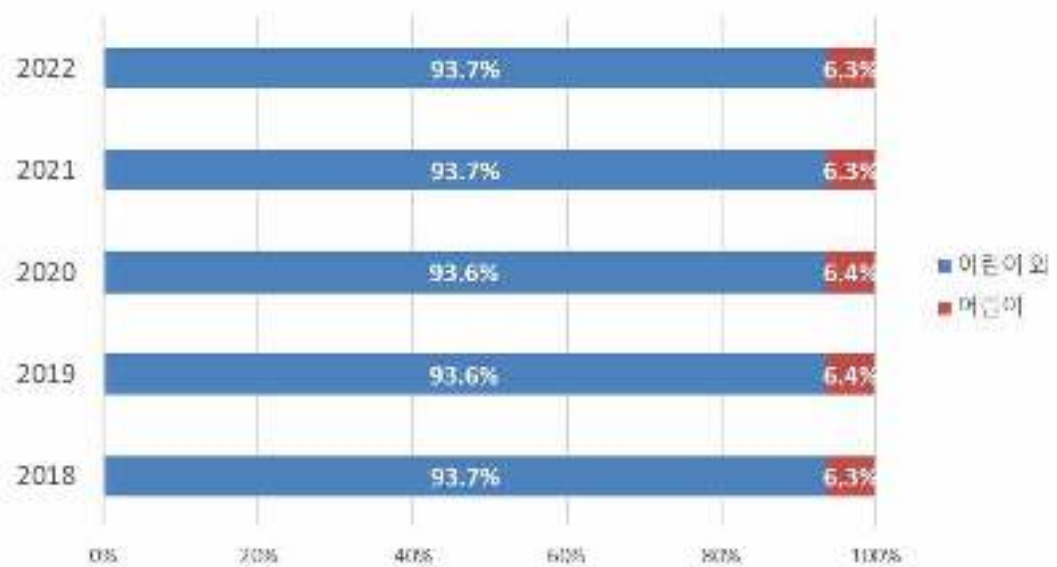
○ 6세~12세의 어린이 인구는 '22년 충북 인구의 6.27%를 차지함

- '18년과 비교시 0.08%p 감소
- 어린이 인구는 매년 소폭 감소 추세

<표 II-7> 충청북도 어린이 인구 추이

(단위 : 명)

연도	충북 인구	어린이 수	비중
2018	1,586,515	100,685	6.35%
2019	1,589,355	102,370	6.44%
2020	1,590,372	102,312	6.43%
2021	1,591,246	100,538	6.32%
2022	1,591,004	99,691	6.27%



<그림 II-5> 충청북도 어린이 인구 비중 추이

사. 영유아 동반자 현황

○ 영유아동반자 인구는 '22년 충북 인구의 3.8%를 차지하고 있음

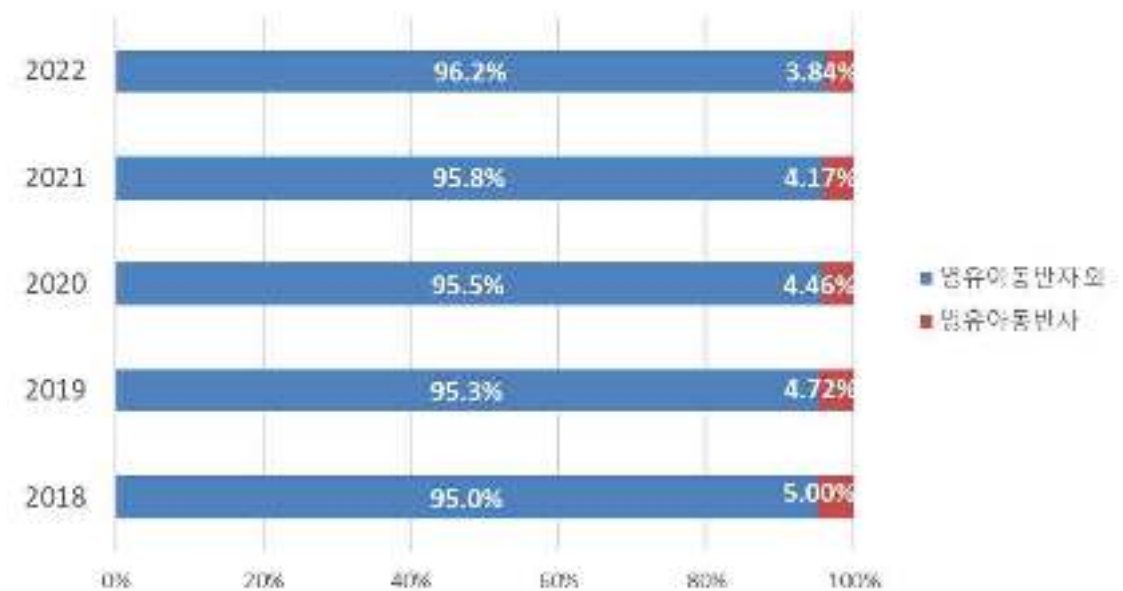
– '18년과 비교시 약1.2%p 감소함

– 0~4세로 산출한 영유아동반자 인구는 감소 추세

<표 II-8> 충청북도 영유아동반자 인구 추이

(단위 : 명)

연도	충북 인구	영유아동반자 수	비중
2018	1,586,515	79,261	5.00%
2019	1,589,355	75,035	4.72%
2020	1,590,372	70,938	4.46%
2021	1,591,246	66,339	4.17%
2022	1,591,004	61,100	3.84%



<그림 II-6> 충청북도 영유아동반자 인구 비중 추이

3. 충청북도 교통약자 전망

○ 제4차 충청북도 교통약자 이동편의증진 지원계획 기간 교통약자 전망 결과는 다음과 같음

－ 2026년 목표연도 교통약자 인구는 충북 인구의 32.5%로 추정됨

<표 II-9> 충청북도 교통약자 전망

(단위 : 명, %)

구분	총인구 ¹⁾	교통약자 인구							
		소계		장애인 ⁶⁾		고령자 ²⁾	영유아 동반자 ³⁾	어린이 ⁴⁾	임산부 ⁵⁾
		명	%	명	중복제외 ⁷⁾				
2022년	1,633,687	474,570	29.0	101,589	47,544	307,294	13,254	98,103	8,375
2023년	1,635,672	488,538	29.9	102,288	47,871	324,383	12,025	96,265	7,994
2024년	1,637,564	501,363	30.6	102,953	48,182	341,762	11,036	92,361	8,022
2025년	1,639,888	515,684	31.4	103,587	48,479	360,837	10,049	87,893	8,426
2026년	1,642,524	533,132	32.5	104,193	48,762	384,194	8,911	82,452	8,813
증가율	0.1	3.0	2.8	0.6	0.6	5.7	-9.4	-4.2	1.4

주) 1. 충청북도 2020~2040 장래인구추계

2. 충청북도 2020~2040 장래인구추계 중 65세 이상

3. 충청북도 2020~2040 장래인구추계 6세 미만

4. 충청북도 2020~2040 장래인구추계 6~12세

5. 충청북도 2020~2040 장래인구추계 출생아수로 대체

6. 통계청 장애인등록인구현황(2004~2021) 자료를 로그함수로 예측

7. 중복제외 비율 46.8% 적용

제2절 관련 법령 검토

1. 교통약자 이동편의 증진법

가. 교통약자 이동편의 증진계획 수립

1) 도단위 교통편의 이동약자 증진 지원계획 수립

○ 도단위 교통약자 이동편의 증진 지원계획 : 5년 단위의 법정계획으로 수립

○ 계획에 포함되어야 할 내용

- 시군 교통약자 이동편의시설 설치 및 관리 지원에 관한 사항
- 특별교통수단 도입 및 확충 지원에 관한 사항
- 광역이동지원센터 운영 방안

○ 도민에게 공고 및 공람

- 일간신문과 도 홈페이지에 지원계획안 공고
- 14일 이상 일반인이 열람할 수 있도록 함

<표 II-10> 도단위 교통약자 이동편의 증진 지원계획 수립 관련 규정

관련 법령	규정내용
교통약자법 제7조의2 제1항 및 제2항	제7조의2(교통약자 이동편의 증진 지원계획의 수립 등) ① 도지사는 교통약자 이동편의 증진계획 및 지방교통약자 이동편의 증진계획의 실시를 지원하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 5년 단위의 교통약자 이동편의 증진 지원계획(이하 “교통약자 이동편의 증진 지원계획”이라 한다)을 수립하여야 한다. ② 교통약자 이동편의 증진 지원계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. 1. 관할 행정구역 내 시·군의 교통약자이동편의시설 설치·관리 지원에 관한 사항 및 시·군 간 균형적 지원에 관한 사항 2. 특별교통수단 도입·확충 지원에 관한 사항 3. 광역이동지원센터 운영 등 특별교통수단의 광역적 이용을 위한 협력체계 구축 방안
교통약자법 시행령 제10조의2 제1항	제10조의2(교통약자 이동편의 증진 지원계획의 수립 등) ① 도지사는 법 제7조의2제1항에 따라 교통약자 이동편의 증진 지원계획을 수립하는 경우에는 도를 주된 보급지역으로 하는 2개 이상의 일간신문과 해당 도의 인터넷 홈페이지에 교통약자 이동편의 증진 지원계획안을 공고하고, 14일 이상 일반인이 열람할 수 있도록 하여야 한다. 이 경우 도지사는 충분한 의견을 수렴하기 위하여 필요하다고 인정할 때에는 공청회를 개최할 수 있다.

2) 시군단위 교통약자 이동편의 증진 기본계획의 수립

○ 시군단위 교통약자 이동편의 증진 기본계획의 수립 내용

- 교통약자 이동편의 증진정책의 기본방향 및 목표에 관한 사항
- 이동편의시설의 설치 및 관리 실태
- 보행환경 실태
- 이동편의시설의 개선과 확충에 관한 사항
- 저상(底床)버스 및 휠체어 탑승설비를 장착한 버스의 도입에 관한 사항
- 보행환경 개선에 관한 사항
- 특별교통수단 도입에 관한 사항
- 특별교통수단 운영의 지역 간 연계 등 교통약자의 이동권 확대에 관한 사항
- 교통약자 이동편의 증진계획의 추진 재원(財源) 조달 방안

○ 시군 교통약자 이동편의 증진계획 수립의 행정 절차

- 시군에서 기본계획 수립 → 도에 기본계획 제출 → 도에서 내용 검토 → 도지사가 시군 기본계획 확정 → 시군은 기본계획을 공포

<표 II-11> 시군 교통약자 이동편의 증진계획의 수립 내용 및 확정 절차

관련 법령	규정내용
법 제7조 제2항	<p>제7조(지방교통약자 이동편의 증진계획의 수립 등)</p> <p>② 지방교통약자 이동편의 증진계획에는 제6조제2항 각 호의 사항과 관할 지방자치단체의 지역적 특성을 고려한 교통약자의 이동편의 증진에 관한 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 7의2. 특별교통수단 운영의 지역 간 연계 등 교통약자의 이동권 확대에 관한 사항 8. 교통약자 이동편의 증진계획의 추진 재원조달 방안 9. 그 밖에 교통약자의 이동편의 증진을 위하여 대통령령으로 정하는 사항

앞장 표 계속

관련 법령	규정내용
법 제7조 제5항~제7항	<p>⑤ 시장이나 군수가 제3항 및 제4항에 따라 지방교통약자 이동편의증진계획을 수립하였을 때에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 군수는 도지사에게 각각 이를 제출하여야 한다.</p> <p>⑥ 국토교통부장관이나 도지사는 제5항에 따라 지방교통약자 이동편의증진계획을 받으면 교통약자 이동편의증진계획에 부합하는지 등을 검토한 후 부합하지 아니한 내용이 있거나 지방교통약자 이동편의증진계획 간의 연계성 및 통합성을 유지하기 위하여 필요하다고 판단되는 내용이 있을 때에는 국가교통위원회 또는 지방교통위원회의 심의를 거쳐 해당 시장이나 군수에게 지방교통약자 이동편의증진계획의 수정·보완을 요청할 수 있다.</p> <p>⑦ 시장이나 군수는 제6항에 따른 요청이 없으면 제5항에 따라 제출한 지방교통약자 이동편의증진계획을 확정하며, 제6항에 따른 요청을 받았을 때에는 특별한 사유가 없으면 요청받은 내용을 반영하여 지방교통약자 이동편의증진계획을 확정하여야 한다.</p>

나. 이동편의시설 설치기준

○ 이동편의시설의 설치 대상

－ 교통수단, 여객시설, 도로

○ 이동편의시설의 설치기준

－ 대상시설별 설치기준은 대통령령으로 정하고 있으며, 구조와 재질에 대한 세부기준은 국토교통부령으로 정하고 있음

<표 II-12> 이동편의시설 설치기준

관련 법령	규정내용
법 제9조	<p>제9조(이동편의시설의 설치 대상) 이동편의시설의 설치 대상(이하 “대상시설”이라 한다)은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 것으로서 대통령령으로 정하는 것으로 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 교통수단 2. 여객시설 3. 도로
법 제10조	<p>제10조(이동편의시설의 설치기준) ① 대상시설별로 설치하여야 하는 이동편의시설의 종류는 대상시설의 규모와 용도 등을 고려하여 대통령령으로 정한다.</p> <p>② 대상시설별로 설치하여야 하는 이동편의시설의 구조·재질 등에 관한 세부기준은 국토교통부령으로 정한다.</p> <p>③ 이동편의시설에 관하여 이 법에서 특별히 규정한 사항을 제외하고는 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률」 등 다른 법률에서 정하는 바에 따른다</p>

다. 특별교통수단 운영 관련

1) 차량 법정 대수

- 특별교통수단의 법정 대수는 보행상의 장애인으로서 장애의 정도가 심한 장애인 150명당 1대를 말함
- ‘24년 1월부터 비도시지역의 교통약자 이동지원을 위해 인구 10만명 이하 시·군의 경우 특별교통수단 법정 운행대수 기준도 상향
 - 현재 중증 보행장애인 150명당 1대 → ‘24년 100명당 1대

<표 II-13> 특별교통수단 차량 운영대수

관련 법령	규정 내용
법 16조 제1항	제16조(특별교통수단 운행 등) ① 시장이나 군수는 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동편의를 위하여 국토교통부령으로 정하는 대수 이상의 특별교통수단을 운행하여야 한다
시행령 제5조 제1항	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

2) 이동지원센터 설치

- 시·군 이동지원센터
 - 시와 군단위 이동지원센터는 의무적으로 설치해야함
- 도단위 광역이동지원센터
 - 도지사는 특별교통수단의 효과적 운영 및 시·군간 특별교통수단의 원활한 환승 연계를 지원하기 위하여 광역이동지원센터를 의무적으로 설치하여야 함

<표 II-14> 이동지원센터 설치

관련 법령	규정내용
법 제16조 제2항 및 제3항	제16조(특별교통수단의 운행 등) ② 시장이나 군수는 특별교통수단을 이용하려는 교통약자와 특별교통수단을 운행하는 자를 통신수단 등을 통하여 연결하여 주는 이동지원센터를 설치하여야 한다 ③ 도지사는 특별교통수단의 효과적 운영 및 관할 행정구역 내 시·군간 특별교통수단의 원활한 환승·연계를 지원하기 위하여 광역이동지원센터를 설치하여야 한다

○ 시군 특별교통수단 및 이동지원센터 지원사항

- 특별교통수단 도입비
- 특별교통수단의 유류비, 정비비 등 유지관리비
- 특별교통수단의 예약, 배차 시스템 운영비
- 시군 이동지원센터 및 광역이동지원센터 설치비
- 그밖에 특별교통수단의 운영과 이동지원센터 및 광역이동지원센터 운영에 필요한 자금

<표 II-15> 특별교통수단 및 이동지원센터 운영 지원사항

관련 법령	규정내용
법 제16조 제7항	제16조(특별교통수단의 운행 등) ⑦ 국가 또는 도(道)는 제1항에 따른 특별교통수단의 확보 또는 제2항에 따른 이동지원센터 및 제3항에 따른 광역이동지원센터의 설치·운영에 소요되는 자금의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 지원할 수 있다
시행령 제14조의2 제1항 및 제2항	제14조의2(특별교통수단의 확보 등에 필요한 자금의 지원) ① 국토교통부장관 또는 도지사는 법 제16조제7항에 따라 예산의 범위에서 다음 각 호의 자금 일부를 지원할 수 있다. 1. 특별교통수단의 도입비 2. 특별교통수단의 유류비·정비비 등 유지관리비 3. 특별교통수단의 예약·배차 시스템 운영비 4. 법 제16조제2항에 따른 이동지원센터(이하 “이동지원센터”라 한다) 및 같은 조 제3항에 따른 광역이동지원센터(이하 “광역이동지원센터”라 한다)의 설치비 5. 그 밖에 특별교통수단의 운영과 이동지원센터 및 광역이동지원센터 운영에 필요한 자금 ② 국토교통부장관 또는 도지사는 제1항에 따라 자금을 지원할 때에는 법 제25조제1항 또는 제2항에 따른 실태조사 결과 등의 자료로 확인되는 특별교통수단의 운행실적을 고려하여 차등 지원할 수 있다.

○ 이동지원센터 및 광역이동지원센터의 위탁운영

- 「공공기관의 운영에 관한 법률」에 따른 공공기관
- 「지방공기업법」에 따른 지방공기업
- 「여객자동차 운수사업법」에 따른 여객자동차운송사업자
- 「여객자동차 운수사업법」에 따른 여객자동차운송플랫폼사업자
- 「여객자동차 운수사업법」 제53조에 따른 조합 또는 같은 법 제59조에 따른 연합회
- 그 밖에 교통약자 이동지원 관련 업무를 수행하는 데에 필요한 전문성을 갖추었다고 인정되어 해당 지방자치단체의 조례로 정하는 기관 또는 단체

<표 II-16> 이동지원센터 및 광역이동지원센터의 위탁운영

관련 법령	규정내용
법 제16조 제9항	제16조(특별교통수단의 운행 등) ⑨ 시장, 군수 또는 도지사는 제2항에 따른 이동지원센터 및 제3항에 따른 광역이동지원센터의 운영을 대통령령으로 정하는 기관 또는 단체에 위탁할 수 있다
시행령 제14조의3 제1항 및 제2항	제14조의3(이동지원센터 및 광역이동지원센터 운영의 위탁) ① 법 제16조제9항에서 “대통령령으로 정하는 기관 또는 단체”란 교통약자 이동지원 관련 업무를 수행하는 데에 필요한 전문성을 갖춘 기관 또는 단체로서 다음 각 호의 기관 또는 단체를 말한다. 1. 「공공기관의 운영에 관한 법률」에 따른 공공기관 2. 「지방공기업법」에 따른 지방공기업 3. 「여객자동차 운수사업법」에 따른 여객자동차운송사업자 4. 「여객자동차 운수사업법」에 따른 여객자동차운송플랫폼사업자 5. 「여객자동차 운수사업법」 제53조에 따른 조합 또는 같은 법 제59조에 따른 연합회 6. 그 밖에 교통약자 이동지원 관련 업무를 수행하는 데에 필요한 전문성을 갖추었다고 인정되어 해당 지방자치단체의 조례로 정하는 기관 또는 단체 ② 시장, 군수 또는 도지사는 법 제16조제9항에 따라 이동지원센터 및 광역이동지원센터의 운영을 위탁하는 경우 위탁받는 기관과 위탁할 업무의 내용을 해당 시·군 또는 도의 공보에 고시해야 한다.

3) 장애물 없는 생활환경 인증

○ 인증의 정의

- 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 이동편의시설을 설치한 교통수단·여객시설 및 도로에 장애물 없는 생활환경 인증

○ 인증권자

- 국토교통부장관은 교통약자의 안전하고 편리한 이동을 위하여 교통수단·여객시설 및 도로를 계획 또는 정비한 시·군·구(자치구를 말한다. 이하 같다) 및 대통령령으로 정하는 지역에 대하여 인증을 할 수 있다.

<표 II-17> 교통수단/여객시설/도로에 대한 장애물 없는 생활환경 인증 및 인증권자

관련 법령	규정내용
법 제17조의2 제1항 및 제2항	제17조의2(교통수단 등 인증) ① 국토교통부장관은 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 이동편의시설을 설치한 교통수단·여객시설 및 도로에 장애물 없는 생활환경 인증(이하 “인증”이라 한다)을 할 수 있다. ② 국토교통부장관은 교통약자의 안전하고 편리한 이동을 위하여 교통수단·여객시설 및 도로를 계획 또는 정비한 시·군·구(자치구를 말한다. 이하 같다) 및 대통령령으로 정하는 지역에 대하여 인증을 할 수 있다.

○ 생활환경 의무인증 대상시설

- 「여객자동차 운수사업법」 제2조제5호의 여객자동차터미널
- 「도시철도법」 제2조제3호가목에 따른 도시철도시설
- 「철도산업발전기본법」 제3조제2호가목에 따른 철도시설
- 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제2조제2호나목에 따른 광역철도
- 「도시교통정비 촉진법」 제2조제3호의 환승시설
- 「공항시설법」 제2조제3호의 공항 및 같은 조 제7호의 공항시설
- 「항만법」 제2조제2호의 무역항 및 같은 조 제3호의 연안항에 설치되어 있는 같은 조 제5호의 항만시설

<표 II-18> 장애물 없는 생활환경 의무인증 대상시설

관련 법령	규정내용
시행령 제15조의4	제15조의4(의무인증 대상시설의 범위) 법 제17조의2제4항 각 호 외의 부분에서 “대통령령으로 정하는 시설”이란 다음 각 호의 시설을 말한다. 1. 「여객자동차 운수사업법」 제2조제5호의 여객자동차터미널 2. 「도시철도법」 제2조제3호가목에 따른 도시철도시설 3. 「철도산업발전기본법」 제3조제2호가목에 따른 철도시설 4. 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제2조제2호나목에 따른 광역철도 5. 「도시교통정비 촉진법」 제2조제3호의 환승시설 6. 「공항시설법」 제2조제3호의 공항 및 같은 조 제7호의 공항시설 7. 「항만법」 제2조제2호의 무역항 및 같은 조 제3호의 연안항에 설치되어 있는 같은 조 제5호의 항만시설

○ 장애물 없는 생활환경 인증 절차

- 인증의 신청과 인증 기준 및 절차 등은 국토교통부령으로 정하고 있음

<표 II-19> 장애물 없는 생활환경 인증 절차

관련 법령	규정내용
법 제17조의2 제7항	제17조의2(교통수단 등 인증) ⑦ 제1항부터 제4항까지의 규정에 따른 인증의 신청과 인증 기준 및 절차, 제5항에 따른 인증기관의 지정, 그 밖에 인증제도의 실시상 필요한 사항은 국토교통부령(제6항의 경우 보건복지부와와의 공동부령)으로 정한다

제3절 상위계획

1. 제4차 교통약자 이동편의 증진계획

가. 비전 및 목표

1) 비전 및 전략

- 주변 사람의 시선을 의식하지 않고 교통수단을 차별 없이 이용하고, 편리하게 이동할 수 있는 환경 조성을 위해 ‘모든 사람이 차별 없이 편리하게 이동할 수 있는 환경 조성’을 비전으로 설정
- 제4차 교통약자 이동편의 증진계획의 비전과 목표를 달성하기 위하여 4개 추진전략, 9개 정책과제, 26개 세부과제 추진



<그림 II-7> 제4차 교통약자 이동편의 증진계획 비전 전략 체계도

2) 2026년 우리나라 교통복지 미래상



<그림 II-8> 2026년 우리나라 교통복지 미래상

<표 II-20> 주요 전략에 따른 2026년 달라지는 모습

구분	2026년	주요내용
휠체어 이용자도 이용 가능한 버스 확대	<ul style="list-style-type: none"> 노선버스의 저상버스 도입 의무 지속 이행 휠체어 탑승가능 고속·시외버스 확충 저상 광역버스 도입 	<ul style="list-style-type: none"> 노선버스 중 지정하는 운행형태에 대하여 대폐차시 저상버스로 도입 의무 이행 ('23.1~) 고속·시외버스 노선 중 철도 미운영노선을 중심으로 휠체어 탑승가능 버스 도입확대 휠체어 이용자가 이용 가능한 광역버스 개발
특별교통수단 개선	<ul style="list-style-type: none"> 다양한 형태의 특별교통수단 지역 이동지원센터 연계 	<ul style="list-style-type: none"> 다인승/침대형 휠체어 특별교통수단 도입 휠체어 탑승가능한 자율주행차량 실증 휠체어이용자는 전국 이동지원센터 어디서나 한번만 등록하면 전국 특별교통수단 이용가능
이동편의시설 설치율 제고	<ul style="list-style-type: none"> 교통수단, 여객시설로 접근하기 편리한 환경조성 이동편의시설 설치율 제고 	<ul style="list-style-type: none"> 버스정류장의 접근 보행환경, 버스정류장의 시설 개선 각 교통행정기관에 부여되는 책임 및 역할을 강화하여 이동편의시설 개선 독려
교통약자 유형별 길찾기서비스	<ul style="list-style-type: none"> 실태조사 DB의 민간 연계를 통한 길찾기 서비스 제공 	<ul style="list-style-type: none"> 교통약자용 길찾기 서비스 제공



<그림 II-9> 2026년 달라지는 교통약자를 위한 인프라 개선 방향

나. 세부추진계획

1) 저상버스 및 특별교통수단 등의 도입 확대

□ 노선버스 등의 저상버스 등 도입 확대

○ 저상버스 도입 의무화

- 대상 노선버스에 대하여 자동차 연한 만료 등으로 대폐차하는 경우 저상버스로 의무 도입(「교통약자법」 개정 ‘22.1.18)
 - 교통약자법 하위법령개정 예정(‘23.1월 시행)
 - 도로구조등으로 저상버스 도입이 곤란한 노선은 교통행정기관 승인을 통해 제외 (저상버스 예외노선 검토시 교통약자 당사자 단체의 의견을 청취하도록 함)
- ‘26년까지 시내버스 저상버스 도입률 62% 달성 목표
 - (지역별목표) 서울 90%, 광역시 61%, 도지역 41%
- 농어촌 및 마을버스 저상버스 도입률은 각각 42%, 49% 달성

○ 휠체어 탑승이 가능한 고속·시외버스 도입 확대

- 휠체어 탑승이 가능한 고속·시외버스가 정차하는 여객시설(터미널, 정류장) 및 휴게소에 대한 이동편의시설 개선지원
- 전국 고속·시외버스 운영노선 중 철도 이용이 어려워 버스 외 대체수단이 없는 노선 중심으로 휠체어 탑승이 가능한 버스 도입 확대 추진



<그림 II-10> 휠체어 교통약자 탑승가능한 고속버스

- 관계 법령의 안전기준 등을 만족하여 자동차전용도로를 주행할 수 있으며, 휠체어 이용자가 안전하고 편리하게 이용 가능한 저상버스 등의 표준모델 개발 및 시범 운영
- 저상 좌석버스 등의 도입 의무화를 위한 법령 개정 검토

○ 지역 이동지원센터의 지역·수단 간 정보연계 서비스

- 각 센터의 이용대상 등록자(보행상 장애인 중 정도가 심한 장애인) 정보공유를 통한 이동지원센터의 통합예약시스템 구축
- 정보통신기술을 활용하여 각 도(道)의 광역이동지원센터 정보를 연계하여 지역 간 환승연계 활성화 기반 마련
 - 교통약자법 제17조제2항에 근거 교통약자 이동편의 정보관리시스템(가칭) 구축 추진
- 거주지의 시·군에 등록할 경우, 전국 어디서든 별도 추가 등록없이 타 지역 특별교통수단을 이용할 수 있도록 이용대상자 등록정보 연계
- 타 지역(道) 이동 시 타 지역 특별교통수단으로 환승 및 타 교통수단으로 환승할 수 있는 예약시스템으로 고도화



<그림 II-11> 광역이동지원센터간 정보연계를 통한 환승편의성 개선 개념

○ 특별교통수단 운영 효율화 및 대체수단 확대

- 휠체어 이용자에게 특별교통수단 우선 배정 등 운영 효율화 및 휠체어를 이용하지 않는 교통약자를 위하여 대체수단 (임차·바우처 택시 등)을 도입 확대
- 특별교통수단과 대체수단을 모두 운영하는 경우의 운영방법 표준화
 - 휠체어이용자는 특별교통수단을 우선 배정하고 비휠체어이용자는 대체수단(임차·바우처 택시) 이용할 수 있도록 운영방안 마련
- 일반 (대형)택시를 대체수단(바우처 택시)로 활용하는 방안 검토

○ 특별교통수단 차량 종류의 다양화

- 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
- 다양한 형태의 특별교통수단 운영을 위한 안전기준, 운영방법, 법정 운행대수 산정 방안 마련



<그림 II-12> 다양한 형태의 휠체어 탑승가능 차량

○ 교통소외지역 고령자 의료·교통 복지지원 서비스 확대

- 지자체별 의료·이동 지원사업과 연계(지자체 협업)하여 고령자 교통 불편에 따른 의료서비스 차별 해소와 다양한 교통모델 개발
 - 이용자 편의성 향상을 위해 플랫폼 운영·배차 서비스로 제공 추진
- 자가용처럼 편리한 대중교통 이용을 위해 ICT, 플랫폼 등 혁신 기술을 활용한 수요응답형 교통수단 확대 도입
 - (교통약자 이동 지원 플랫폼) 서울, 부산, 경기지역 등의 지자체에서 DRT 플랫폼을 활용하여 장애인 이동지원을 추진중
- 교통약자 DRT 통합 시스템 구축 및 인공지능(AI) 서비스 개발로 지역 특성에 맞는 효율적인 복지 지원서비스 확대

2) 물리적 장애물 없는 환경 조성

■ 2026년 이동편의시설 기준적합 설치율 목표

- (시내버스) 96%, (버스정류장) 66% (특별·광역시 94%, 도지역 73%), (터미널) 73%
- (철도) 철도차량 99%, 철도역사 90% / 도시(광역시)철도차량 98%, 도시(광역시)철도역사 93%
- (항공) 항공기 90%, 공항여객터미널 92%, (해양) 여객선 52%, 여객선터미널 92%
- (보도) 83% (특별·광역시 94%, 도지역 73%)

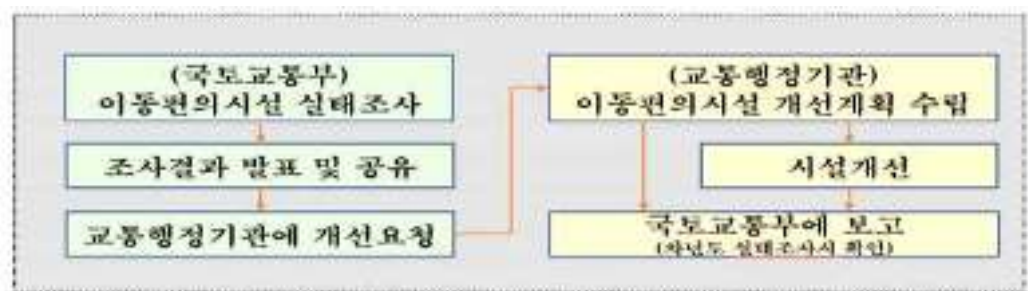
□ 여객시설 접근성 및 교통수단 간 연계성 강화

○ 교통약자의 저상버스 이용 활성화를 위한 시설개선

- 재정적 한계로 이동편의시설 기준적합 설치율이 상대적으로 저조한 지역을 중심으로 이동편의시설 정비 추진
- 저상버스 운행에 부적합한 도로의 구조·시설 개선 추진
- 「교통약자법」 제14조제7조 후단 관련 저상버스 도입의무 예외사유 해소
- 교통약자가 안전하고 편리하게 여객시설 접근하여 대중교통을 이용할 수 있도록 여객시설 접근 이동경로의 보행환경 개선
 - 「보행안전법」 제10조에 따른 보행환경개선사업등 타 사업과 연계 시행
- 버스정류장 주변 불법주정차 단속 강화를 통한 차량과 보도(정류장) 간 간격을 해소하고, 버스정류장의 이동편의시설 정비 추진

○ 실태조사 결과를 활용한 이동편의시설 개선

- 실태조사 표본 수 확대 및 실태조사 결과 환류 프로세스 마련
- 표본조사 중인 버스정류장 및 보행환경의 조사를 교통약자의 이동특성, 지역·사업자별 특성을 고려하여 조사범위 확대
 - (현행) 주요 여객시설 주변 150m 이내의 버스정류장 및 보행환경 조사, 버스보유대수 상위 시·군 및 업체대상 차량조사
 - (개선) 주요 여객시설부터 교통약자통행 유발시설(복지관, 병원, 관공서 등)까지 경로의 보행환경 및 버스정류장 조사, 버스보유대수 분포를 고려한 차량조사
- 교통행정기관은 실태조사 결과에 대한 개선계획 및 조치결과를 국토교통부에 제출하고, 국토교통부는 차년도 실태조사시 조치결과 확인



<그림 II-13> 실태조사 개선방안

□ 정보통신기술 기반 교통약자 이동권 강화

○ 교통이용정보 공유를 위한 정보시스템 구축

- ‘교통약자 이동편의 정보관리시스템’ 구축 및 공공 데이터 개방을 통한 교통약자 이동경로 서비스 제공
 - (관련근거) 「교통약자법」 제17조제2항

- 교통수단·여객시설·보행환경에 설치된 이동편의시설 DB 구축
- 민간 지도서비스 사업자에 공공데이터 개방을 통한 정보 활용도 제고

○ 여객시설별 교통약자 접근성수준 평가 및 제공

- 교통약자의 특성을 반영하여 웹기반 여객시설(환승시설 포함)의 접근성 수준 평가 및 개선필요 여객시설 우선순위 제공
- 이동편의시설 현황DB 및 이용자 설문조사 정보 등을 분석하여 웹 (교통약자 이동편의 정보관리시스템) 기반 개선시급 여객시설 우선순위 제공
 - (참고)서울연구원(2021), 서울시 도시철도 접근성 평가
- 이동편의시설 개선 시 여객시설별 접근성 수준 정보 활용



<그림 II-14> 웹기반 여객시설의 접근성 평가 예시(서울연구원)

□ 수요자 중심의 맞춤형 서비스 제공

○ 교통약자 참여형 이동편의 수준평가

- 이동편의시설 만족도 조사를 설문지 응답형식이 아닌 교통약자와 동행하여 현장점검을 하는 등 만족도 조사방법 개선
- 교통약자 유형(휠체어이용자, 영유아동반자, 시각장애, 청각장애 등)을 고려 하여 각 여객시설의 접근경로*, 여객시설 내 이동** 및 교통수단 탑승*** (좌석착석)까지의 이동편의시설 및 서비스에 대한 만족도 평가
 - * 부설주차장 또는 주변 버스정류장부터 여객시설의 출입구까지의 접근경로
 - ** 여객시설 출입구부터 교통수단 탑승까지 경로(화장실, 매표소 등 포함)
 - *** 교통수단내 시설(화장실, 휠체어보관함 등) 이용 포함
- 만족도 평가결과를 활용하여 각 대상시설의 이동편의시설 기준 및 교통이용 편의 서비스 개선 등의 기초자료로 활용

○ 데이터기반 교통약자 이동취약점 관리체계 구축

- 교통약자 특성별 철도차량과 여객시설을 안전하고 편리하게 이용할 수 있도록 정보의 수집 및 공유체계를 마련하고 체계적 관리로 이동편의 증진 서비스 신뢰성 제고
- 수단이용 중 발생하는 민원데이터, 안전사고 데이터 등 이용패턴을 분석 할 수 있는 데이터 수집으로 교통약자 특성별 취약지점 및 시설 도출
- 도출된 취약지점 및 시설 대응 및 관리 매뉴얼 제작·활용

- 철도·도시철도운영사 내부 매뉴얼

○ 교통약자의 이용편의를 위한 저상버스 최적 배차 유도

- 지역별 저상버스 배차간격 조사 및 최적 배차간격 유도
- 지역별 요일별 시간대별 저상버스 배차간격 현황 및 차이 분석
- 조사결과의 교통행정기관 공유를 통하여 교통약자의 저상버스 이용편의 증진을 위한 배차간격 조절 유도
- 각 지자체에서는 지방증진계획을 통해 저상버스 적정배차방안 검토

3) 시스템 장애물 없는 환경 조성

□ 교통행정기관의 역할 및 책임 강화

○ 교통복지 유관기관 거버넌스 구성 및 평가

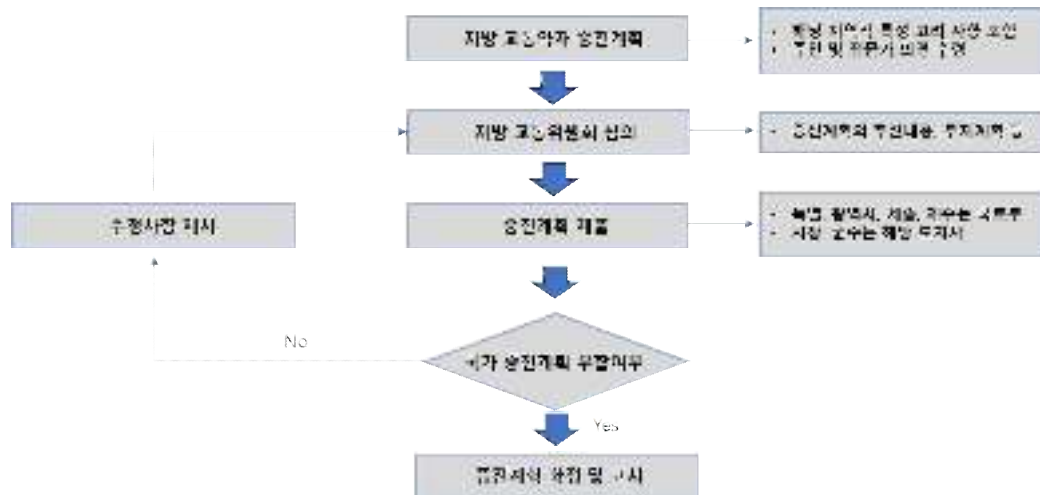
- 전국적으로 일관성 있는 정책을 추진하고 이행력을 담보하기 위해 중앙-광역(시·도)-지역(시·군) 교통복지협의체를 구성·운영
- 교통행정기관을 중심으로 전문가, 사업자 등으로 협의체를 구성하고 교통약자 이동권 관련 정보공유 및 정책 추진을 위해 협력하고,
- 교통약자 이동편의 증진계획 수립 및 이행¹⁾, 기준적합성 심사²⁾, 교통사업자 교육³⁾ 등 법적 의무사항 이행 점검체계 구축
 - ¹⁾국가지방증진계획의 적기수립 및 정합성 확보, 연차별 시행계획 및 추진실적 관리
 - ²⁾교통행정기관에서 교통수단·여객시설 면허·허가시 이동편의시설 설치적합여부 심사
 - ³⁾교통사업자는 시·도지사 또는 시장·군수·구청장이 실시하는 이동편의시설 설치 및 관리 등에 대해 교육을 받아야함
- 지자체별 교통복지수준 개선 모범사례 발굴·전파 및 인센티브 부여



<그림 II-15> 중앙/광역/지역 행정단위별 교통복지협의체 구성 예시

○ 교통약자 이동편의 증진계획 실행력 제고(정부-지자체)

- 국가 증진계획을 계획 시작 전년도 상반기에 수립하여 지방 증진계획이 계획연도 이전에 차질 없이 수립될 수 있도록 하고,
- 교통약자법 제8조에 따라 연차별 시행계획 및 추진실적 제출시, 교통복지협의체에서 점검 후 제출



<그림 II-16> 지방 교통약자증진계획 수립 절차

□ 교통약자 이동편의시설 설치기준 정비

○ 이동편의시설 종류 확대 및 기준 정비

- 교통수단 및 여객시설의 특성·규모를 고려한 이동편의시설 설치기준 세분화 등 정비

(현행) 이동편의시설 설치대상 구분		(개선 예시) 이동편의시설 설치대상 구분 세분화	
교통수단	버스(일반형버스(일반/저상버스))	교통수단	버스(일반형버스(일반/저상버스), 중형버스, 좌석형버스(2층버스, 휠발버스, 일반버스) 등)
	철도차량(일반철도, 고속철도)		철도차량(일반철도, 고속철도)
	도시철도차량 및 광역전철		도시철도차량 및 광역전철 (중전철, 경전철, 노면전차 등)
	항공기		항공기(대형기, 중소형기 등)
	선박		선박(차도선, 일반/고속선 등)
	<신설>		궤도운송법에 따른 수단 및 시설

<그림 II-17> 이동편의시설 설치기준 정비 방향

- 국내·외에서 개발·운영 중인 교통약자 관련 시설 중 이동편의시설로 새롭게 포함 가능한 시설 검토
 - 국내 연구개발사업을 통해 既 개발된 이동편의시설(장애인 버스승하차 지원시스템 등), 기타 국내·외에서 도입·운영 중인 이동편의시설(여객시설의 휠체어 탑승차량 전용승하차구역 등)
- 교통약자의 동선을 고려한 이동편의시설 세부 설치 가이드라인 개발
 - 도로 및 여객시설에서의 교통약자 유형(고령자, 시각장애, 지체장애 등)별 동선을 고려한 이동편의시설 배치방법 제시



<그림 II-18> 일본의 세분화된 버스의 종류별 이동편의시설 기준

○ 장애물 없는 생활환경 인증기준 정비

- BF인증 기준 검토 및 정비를 통해 현장의 혼란 해소
- 이동편의시설 설치기준과 BF인증 기준을 비교·검토하고 국제기준과 장애인 등 정책 수혜자를 고려한 BF인증 기준 정비
 - 국제 기준(ISO 21542), 복지선진국(유럽, 일본 등) 기준 등과 비교 검토

4) 심리적 장애물 없는 환경 조성

□ 교통약자 서비스교육 강화

○ 교통약자 서비스교육 관리 강화

- 운수종사자(승무원) 및 일반국민 대상 실효성있는 교통약자 인식 및 서비스 개선 교육 추진 및 관리
- ‘교통약자서비스 교육’ 실적 제출 규정 마련 및 관리시스템 구축
- 대중교통 승무원 대상 ‘교통약자서비스 교육’의 체험교육 활성화
- ‘장애인 인식개선 교육’의 교육내용에 대중교통, 여객시설 등 공공시설을 이용하는 교통약자 이동권에 대한 인식개선 내용 포함 검토
 - 「장애인복지법시행령」 제16조에 따른 ‘장애인식개선 교육’

□ 포용적 교통복지문화 조성

○ 대국민 교통약자 인식개선을 위한 홍보 강화

- 지역사회 주민들과 대중교통 종사자들이 교통약자를 이해하고 돕는 문화 조성을 위한 다양한 인식개선 캠페인 및 홍보
- 국민들이 직접 참여하여 교통약자 이동편의 정책에 대한 이해와 이동권에 대하여 생각할 수 있도록 다양한 공모전 시행
 - UCC, 웹툰, 포스터, 슬로건, 사진, 아이디어 등 공모전시행으로 시민참여유도
- 교통수단별(버스, 철도, 항공기, 선박 등) 교통약자가 겪을 수 있는 어려움, 경험 등을 활용하여 교통약자 이동권 확보의 필요성에 대한 대국민 홍보 자료(영상, 포스터, 리플렛 등) 제작·보급
 - 언론(TV·신문), SNS(Youtube 등), 옥외광고, 교통수단 및 여객시설 전광판 등을 통한인식개선 홍보자료 배포

○ 교통복지협의체를 통한 교통약자 배려문화 조성

- 교통행정기관, 여객시설 및 교통수단사업자 등과 협업 하여 교육 및 홍보전략 수립 및 시행
- 교통행정기관은 도시철도 교통약자 및 안전 관련 교육 및 홍보 체계 구축
- 교통사업자는 매뉴얼을 활용한 교통약자 및 안전 관련 교육 및 홍보
- 철도운영기관은 자체 매뉴얼 제작 및 전 직원 대상 교통약자에 대한 이해도를 높일 수 있는 교육 마련
 - 장애인 인식개선 교육, 교통약자 이해 및 고객응대에 관한 교육 등 내부 직원을 대상으로 온라인, 집합, 이론 및 실습교육 강화
- 역·열차 미디어 장치를 활용한 교통약자를 위한 대국민 홍보, 교통약자 배려 캠페인 시행
- 고령자를 위한 특화 직무 발굴, 사랑 나눔 기부좌석 운영 등 사회적 사회공헌 활동 강화

2. 타 시도 제4차 교통약자 이동편의 증진계획

가. 제4차 충청남도 교통약자 이동편의 증진 지원계획

1) 비전 및 목표

- 제4차 충청남도 교통약자 이동편의 증진 지원계획의 비전은 『사람을 위한 복지교통의 중심 충남』으로 설정하였으며 국토교통부에서 제시하고 있는 국가 계획 목표의 실현과 목표치를 달성하기 위해 분야별 목표 달성치 수용 및 설정함
- 비전 : 사람을 위한 복지교통의 중심 충남



<그림 II-19> 제4차 충청남도 교통약자 이동편의 증진 지원계획 비전 및 목표

2) 분야별 추진전략 및 추진과제

<표 II-21> 분야별 추진전략 및 추진과제

분야	추진전략	세부 추진과제
저상버스 및 특별교통수단	저상버스 확충	저상버스 확충
	특별교통수단 확충	특별교통수단 확충
이동편의시설	버스 내 이동편의시설 개선	버스 내 전자문자 안내판 시설 개선
		버스 내 음성안내시스템 시설 개선
	버스정류장 이동편의시설 개선	교통약자 접근성 향상을 위한 시설 개선
		무장애 이동편의시설 도입
보행환경	도로 및 보행환경 개선	도로 및 보행환경 시설 개선
광역이동지원센터	광역이동지원센터 효율화	특별교통수단 운영기준 통합화
		광역이동 협력체계 구축

3) 분야별 추진전략 목표 설정

□ 저상버스 및 특별교통수단

- (저상버스- 시내버스) 제3차 증진계획 기간의 저상버스 폐차·대차·신규추세를 반영하고, 2023년부터 저상버스 폐차 후 대차되는 모든 버스는 저상버스로 도입되는 것을 가정하며, 제4차 국가계획에서 제시하고 있는 2026년 저상버스 도입 목표치는 40.0%이며 충청남도 저상버스(시내버스) 도입 추진상황을 고려하여 도입 목표치 41.0% 설정
- (마을·농어촌버스 및 저상버스) 제4차 국가계획에서는 저상버스(농어촌버스) 도입률을 42.0%로 제시하고 있으나 충청남도 농어촌버스의 경우 현재 저상버스 미도입 상태이므로 이를 감안하여 도입 목표치 10.0% 설정
- (특별교통수단) 국가계획에서는 2020년 말 현재 전국의 특별교통수단 보급률은 83.4%이며, 매년 약 10%p 증가하고 있는 점을 감안하여 2026년까지 특별교통수단 보급률의 목표치를 100%로 설정하고 있으며 충청남도 현재 특별교통수단 도입 추진상황을 고려하여 보급률 목표치 100% 설정

<표 II-22> 계획기간의 저상버스 및 특별교통수단 목표설정

(단위 : %)

구분	제4차 계획 수립					
	현재	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년
저상버스 (시내버스)	10.0	14.9	21.5	28.1	34.5	41.0
저상버스 (농어촌버스)	0.0	2.0	4.0	6.0	8.0	10.0
특별교통수단	70.7	75.0	80.0	85.0	90.0	100.0

□ 이동편의시설

○ 국가계획의 목표치를 반영한 이동편의시설(버스 및 버스정류장 등) 목표치 설정

- (버스) 국가계획에서 설정된 시내버스 설치적합율 목표치는 96.0%이며 충청남도 현재 시내버스 설치적합율을 고려한 결과 설치적합율 96.0% 목표 설정
- (버스정류장) 제4차 국가계획에서는 설치적합율 66.0%의 목표치를 제시하고 있으며 충청남도 버스정류장 개선사업 추진 현황을 고려한 결과 66.0%의 설치적합율 목표 설정

<표 II-23> 계획기간의 이동편의시설 목표 설정

(단위 : %)

구분	제4차 계획 수립					
	현재	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년
버스 내 이동편의시설 개선	81.4	83.0	86.0	90.0	93.0	96.0
버스정류장 이동편의시설 개선	33.2	40.0	45.0	50.0	55.0	66.0

□ 보행환경

○ 국가계획의 목표치를 반영한 보행환경 목표치 설정

- (도로 및 보행환경) 제4차 국가계획에서는 보행환경 설치적합율 목표치를 83.0%로 설정하였으며 충청남도 보행환경 설치적합율 목표치는 83.0%로 설정

<표 II-24> 계획기간의 보행환경 목표 설정

(단위 : %)

구분	제4차 계획 수립					
	현재	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년
도로 및 보행환경 개선	62.1	65.0	70.0	75.0	80.0	83.0

□ 광역이동지원센터

○ 국가계획의 광역이동지원센터 효율화 방향에 맞춰 충청남도 광역이동지원센터 합리화 및 효율화 방안을 수립

－ (광역이동지원센터) 광역이동지원센터의 경우 운영의 합리화 및 효율화 방안을 수립함(정성)

<표 II-25> 광역이동지원센터 효율화

구분	제4차 계획 수립					
	현재	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년
광역이동지원센터 효율화	광역이동지원센터 합리화 및 효율화를 위한 정성적 목표					

나. 제4차 경상남도 교통약자 이동편의 증진계획

1) 비전과 목표

- 비전 : 도민 모두가 차별없이 편리하게 이동할 수 있는 활기찬 경남
- 목표 : 전국 최고 수준의 교통복지문화 정착



<그림 II-20> 제4차 경상남도 교통약자 이동편의 증진 지원계획 비전 및 목표

2) 주요 전략 및 추진과제

추진전략	정책과제	세부 정책 과제
I. 저상버스 특별교통 수단 등의 도입 확대	1.1 저상버스 도입 확대	1.1.1 저상버스 도입 확대 계획 1.1.2 휠체어 탑승이 가능한 시외버스 도입 1.1.3 친환경 중전스 확충
	1.2 특별교통수단 보급 및 지원	1.2.1 특별교통수단 증차 필요성 및 추진계획
	1.3 바우처택시 도입확대	1.3.1 바우처택시 도입 확대 및 일차택시 도입
II. 물리적 장애물 없는 환경조성	2.1 보행환경 개선	2.1.1 여객버스터마널 진출입부 환경개선 2.1.2 횡단보도 감자블록 및 음향신호기 설치 2.1.3 장애인 주차구역 개선 2.1.4 교통약자 보호구역 확대
	2.2 이동편의시설 개선	2.2.1 이동편의시설 기준적합 설치율 목표 2.2.2 교통수단 환경개선 2.2.3 여객시설 환경개선
	2.3 광역이동지원센터 운영효율화	2.3.1 광역이동지원센터 운영 효율화 2.3.2 광역이동지원센터 운영 효율성 제고

<그림 II-21> 제4차 경상남도 교통약자 이동편의 증진 지원계획 주요 전략



<그림 II-22> 제4차 경상남도 교통약자 이동편의 증진 지원계획 세부추진과제

다. 강원도 제4차 교통약자 이동편의 증진 지원계획

1) 비전과 목표

- 본 강원도 교통약자 이동편의 증진 지원 계획의 비전은 ‘도민 모두가 누릴 수 있는 교통복지 체계 구축’으로 설정하였으며, 해당 비전 달성을 위한 3대 목표 및 7대 추진전략을 다음과 같이 수립하였음
- 비전 : 도민 모두가 누릴 수 있는 교통복지 체계 구축
- 목표
 - ▶ 교통약자 이동수단 : [특별교통수단] 100.0% → 100.0% / [저상버스(시내)] 36.1% → 62.2% / [저상버스(마을/농어촌)] 0.6% → 35.8%
 - ▶ 이동편의시설 : [버스] 84.5% → 88.3% / [버스정류장] 35.4% → 40.5%
 - ▶ 보행환경 : 66.4% → 72.7%

비전	도민 모두가 누릴 수 있는 교통복지 체계 구축		
목표	교통약자 이동수단 특별교통수단 : 100.0% → 100.0% 저상버스 (시내) 36.1% → 62.2% (마을/농어촌) 0.6% → 35.8%	이동편의시설 버스 : 84.5% → 88.3% 버스정류장 : 35.4% → 40.5%	보행환경 보행환경 : 66.4% → 72.7%
목표별 추진 전략	교통약자 이동수단 [전략1] 특별교통수단 확충 및 교육 계획	이동편의시설 [전략3] 버스 내 이동편의시설 확충	보행환경 [전략2] 저상버스 확충 및 교육 계획 [전략4] 버스정류장 이동편의시설 확충 [전략5] 교통약자 보호구역 정비 [전략6] 교통약자 맞춤형 도로·보행환경 개선 [전략7] 광역이동자원센터 운영 효율화

<그림 II-23> 제4차 강원도 교통약자 이동편의 증진 지원계획 비전 및 목표

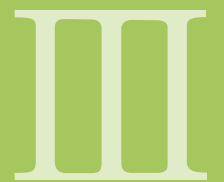
2) 목표별 추진전략 및 추진과제

- 비전, 목표 및 전략체계를 기초로 다음과 같이 목표별 14개 세부추진과제를 다음과 같이 도출함

<표 II-26> 제4차 강원도 지원계획 전략목표별 추진전략 및 세부추진과제

목표	추진전략	세부 추진과제
교통약자 이동수단 (특별) 100% → 100% (시내) 36.1% → 62.2% (마을/농어촌) 0.6% → 35.8%	특별교통수단 확충 및 교육 계획	특별교통수단 확충
		특별교통수단 운전자에 대한 교육 계획
	저상버스 확충 및 교육 계획	저상버스 확충
이동편의 시설 (버스) 84.5% → 88.3% (버스정류장) 35.4% → 40.5%	버스 내 이동편의시설 확충	버스 내 전자문자 안내판 시설 확충
		버스번호판 및 행선지 안내판 개선
		교통약자용 좌석 확충
	버스정류장 이동편의시설 확충	교통약자 접근성 향상을 위한 환경정비
		무장애여객시설을 위한 이동편의시설 구축
보행환경 66.4% → 72.8%	교통약자 보호구역 정비	어린이·노인 및 장애인 보호구역 확대 지정 및 개선
	교통약자 맞춤형 도로·보행환경 개선	고령자 보행사고 개선 도로·보행환경 시설 개선
광역이동지원센터	광역이동지원센터 운영 효율화	특별교통수단 운영 표준화
		광역이동 협력체계 구축

Ⅲ. 교통약자 이동편의 실태조사



제3장 교통약자 이동편의 실태조사

제1절 이동편의시설 설치 적합도 조사

1. 조사 개요

- 제4차 충청북도 교통약자 이동편의 증진 지원계획의 실태조사는 '23년 상반기까지 완료된 충청북도 11개 시군별 제4차 교통약자 이동편의증진 기본계획의 실태조사 결과 자료를 활용하여 분석하였으며, 11개 시군의 기본계획 용역기간은 다음과 같음
- － 영동군(2021.7. 준공)과 증평군(2021.12. 준공)을 제외한 9개 시군은 '22년과 '23년 상반기까지 기본계획 용역 준공

<표 III-1> 충청북도 11개 시군의 제4차 교통약자 이동편의증진 기본계획 조사개요

시군	기준년도	계획년도	과업준공년도
청주시	2021	2022~2026	2023. 6.
충주시	2021	2022~2026	2022. 12.
제천시	2021	2022~2026	2022. 11.
보은군	2021	2022~2026	2022. 12.
옥천군	2021	2022~2026	2022. 12.
영동군	2021	2022~2026	2021. 7.
증평군	2021	2022~2026	2021. 12.
진천군	2021	2022~2026	2023. 1.
괴산군	2021	2022~2026	2022. 7.
음성군	2021	2022~2026	2022. 12.
단양군	2021	2022~2026	2022. 11.

2. 저상버스 및 특별교통수단 도입률

가. 저상버스 도입률

- 제4차 충청북도 시군 교통편의증진 기본계획 실태조사 결과로부터 파악된 시군별 시내버스와 저상버스 현황은 <표 III-2>와 같음
- 이를 토대로 충청북도 시내버스 총대수는 878대, 저상버스는 142대로 조사되어, 충청북도의 저상버스 도입률은 16.2%로 나타남
- 시군별 저상버스 도입률은 청주시 27.2%, 제천시 2.8%, 보은군 3.7%, 옥천군 17.2%, 진천군 2.9%, 음성군 3.1%이며, 그 외 시군은 아직 미도입으로 조사됨

<표 III-2> 충청북도 시군 저상버스 도입률

(단위 : 대, %)

시군	시내버스 (농어촌버스)	저상버스	저상버스 도입률
합계	878	142	16.2%
청주시	486	132	27.2%
충주시	82	0	0.0%
제천시	72	2	2.8%
보은군	27	1	3.7%
옥천군	29	5	17.2%
영동군	29	0	0.0%
증평군	34	0	0.0%
진천군	34	1	2.9%
괴산군	29	0	0.0%
음성군	32	1	3.1%
단양군	24	0	0.0%

자료 : 충청북도 11개 시군별 제4차 교통약자 이동편의증진 기본계획

나. 특별교통수단 도입률

○ 충청북도 시군별 특별교통수단 대상자 수 및 특별교통수단 차량 보유대수는 다음과 같음

- 특별교통수단 대상자 수는 총 28,656명, 차량 보유대수는 총 130대로 조사됨
- 현행 교통약자법에 따라 특별교통수단 대상자 150명당 확보해야할 특별교통수단은 1대로서, 충청북도의 특별교통수단 법정 대수는 191대로 산출됨에 따라 시군별 제4차 교통약자 이동편의증진 기본계획으로부터 조사된 충청북도의 특별교통수단 도입률 68%로 산출됨
- 시군별 특별교통수단 도입률은 진천군 175%, 괴산군 133.3%, 옥천군 100%로 법정대수를 확보하였으며, 그 외 나머지 시군은 추가 확보가 필요한 것으로 나타남

<표 III-3> 충청북도 시군 특별교통수단 도입률

(단위 : 대, %)

시군	특별교통수단 대상자 수	특별교통수단 차량 보유대수	특별교통수단 법정 대수	특별교통수단 도입률
합계	28,656	130	191	68.0%
청주시	12,295	60	82	73.2%
충주시	4,236	21	29	72.4%
제천시	3,923	11	26	42.3%
보은군	1,507	1	10	10.0%
옥천군	1,252	8	8	100.0%
영동군	683	2	5	40.0%
증평군	1,241	2	9	22.2%
진천군	613	7	4	175.0%
괴산군	455	4	3	133.3%
음성군	1,511	8	10	80.0%
단양군	940	6	7	85.7%

자료 : 충청북도 11개 시군별 제4차 교통약자 이동편의증진 기본계획

3. 교통약자 이동편의시설 설치 적합도 조사 결과

가. 교통수단

1) 버스

○ 충청북도 시군별 제4차 교통약자 이동편의증진 기본계획으로부터 버스 이동편의시설에 설치 적합률을 조사한 결과는 다음과 같음

- 충북도 전체 버스 이동편의시설 적합률 : 75%
- 시 단위 버스 이동편의시설 적합률 : 평균 89.0%
 - 청주시 94.5%, 충주시 83.3%, 제천시 89.1%
- 군 단위 버스 이동편의시설 적합률 : 평균 69.8%
 - 보은군 64.5%, 옥천군 77.6%, 영동군 45.4%, 증평군 75%, 진천군 100%, 괴산군 75%, 음성군 64.9%, 단양군 56.3%

<표 III-4> 충청북도 시군 버스 이동편의시설 적합률 조사 결과

(단위 : %)

시군	적합률	부적합률	미설치	비고(조사대상)
충북도	75.0	-	-	
청주시	94.5	2.5	3.0	일반버스 463대, 이 중 저상버스 146대
충주시	83.3	-	-	일반버스 82대, 저상버스 미보유
제천시	89.1	8.4	2.5	일반버스 72대, 저상버스 미보유
보은군	64.5	35.5	-	일반버스 27대, 저상버스 미보유
옥천군	77.6	1.1	18.0	일반버스 29대, 저상버스 미보유
영동군	45.3	22.5	32.1	일반버스 29대, 저상버스 미보유
증평군	75.0	25.0	-	일반버스 34대, 저상버스 미보유
진천군	100.0	-	-	일반버스 33대, 이 중 저상버스 1대 보유
괴산군	75.0	-	-	일반버스 32대, 저상버스 미보유
음성군	64.9	9.1	25.9	일반버스 32대, 저상버스 1대, 시외버스 6대
단양군	56.3	13.5	30.2	일반버스 24대, 저상버스 미보유

자료 : 충청북도 11개 시군별 제4차 교통약자 이동편의증진 기본계획

나. 여객시설

1) 여객자동차터미널

○ 충청북도 시군별 제4차 교통약자 이동편의증진 기본계획으로부터 여객자동차터미널 이동편의시설에 설치 적합률을 조사한 결과는 다음과 같음

- 충북도 전체 여객자동차터미널 이동편의시설 적합률 : 54.6%
- 시 단위 여객자동차터미널 이동편의시설 적합률 : 평균 51.1%
 - 청주시 52.3%, 충주시 42.5%, 제천시 58.5%
- 군 단위 여객자동차터미널 이동편의시설 적합률 : 평균 56.0%
 - 보은군 27%, 옥천군 67.5%, 증평군 77.5%, 진천군 36%, 괴산군 85.6%, 음성군 73.3%, 단양군 25.3%

<표 III-5> 충청북도 시군 여객자동차터미널 이동편의시설 적합률 조사 결과

(단위 : %)

시군	적합률	부적합률	미설치	비고(조사대상)
충북도	54.6	-	-	
청주시	52.3	32.7	15.0	청주시외버스터미널(BF인증건물)
충주시	42.5	-	-	충주시공용버스터미널(적합률 82%), 건국터미널(적합률 22%), 주덕터미널(적합률 23.2%)
제천시	58.5	11.0	23.0	제천시외버스터미널(적합률 72%) 제천고속버스터미널(적합률 45%)
보은군	27.0	10.1	62.9	보은시외버스터미널 속리산시외버스터미널
옥천군	67.5	1.7	30.8	옥천시외버스 공영정류소
영동군	-	-	-	영동시외버스공용터미널, 황간시외버스정류소 조사기간 운영 중단
증평군	77.5	-	-	증평시외버스터미널
진천군	36.0	-	-	증평종합터미널, 광혜원터미널
괴산군	85.6	-	-	괴산공용버스터미널(적합률 88.6%) 괴산시내버스터미널(적합률 82.6%)
음성군	73.3	1.6	25.0	음성, 무극, 혁신터미널
단양군	25.3	7.7	67.0	단양시외버스터미널, 구인사터미널

자료 : 충청북도 11개 시군별 제4차 교통약자 이동편의증진 기본계획

2) 철도역사

○ 충청북도 시군별 제4차 교통약자 이동편의증진 기본계획으로부터 여객 철도역사 이동편의시설에 설치 적합률을 조사한 결과는 다음과 같음

- 충북도 전체 철도역사 이동편의시설 적합률 : 76.7%
- 시 단위 철도역사 이동편의시설 적합률 : 평균 81.5%
 - 청주시 86.8%, 충주시 85.8%, 제천시 72%
- 군 단위 철도역사 이동편의시설 적합률 : 평균 73.8%
 - 옥천군 73.3%, 영동군 70%, 증평군 56.3%, 음성군 85.2%, 단양군 84%

<표 Ⅲ-6> 충청북도 시군 철도역사 이동편의시설 적합률 조사 결과

(단위 : %)

시군	적합률	부적합률	미설치	비고(조사대상)
충북도	76.7	-	-	
청주시	86.8	2.9	10.3	청주역, 오송역, 오근장역
충주시	85.8	-	-	충주역, 주덕역, 삼탄역, 양성온천역
제천시	72.0	5.5	9.5	제천역, 봉양역
보은군	-	-	-	철도역사 없음
옥천군	73.3	8.1	18.6	옥천역, 이원역
영동군	70.0	10.2	19.8	영동역, 황간역, 추풍령역, 심천역
증평군	56.3	-	-	증평역
진천군	-	-	-	철도역사 없음
괴산군	-	-	-	철도역사 없음
음성군	85.2	2.6	8.2	음성역, 감곡장호원역
단양군	84.0	3.0	13.0	단양역

자료 : 충청북도 11개 시군별 제4차 교통약자 이동편의증진 기본계획

3) 버스정류장

○ 충청북도 시군별 제4차 교통약자 이동편의증진 기본계획으로부터 버스정류장 이동편의시설에 설치 적합률을 조사한 결과는 다음과 같음

- 충북도 전체 버스정류장 이동편의시설 적합률 : 30.0%
- 시 단위 버스정류장 이동편의시설 적합률 : 평균 29.5%
 - 청주시 45.6%, 충주시 35%, 제천시 7.9%
- 군 단위 버스정류장 이동편의시설 적합률 : 평균 30.2%
 - 보은군 23.8%, 옥천군 35.6%, 영동군 29.6%, 증평군 53.9%, 괴산군 22.8%, 음성군 25.9%, 단양군 15.6%

<표 III-7> 충청북도 시군 버스정류장 이동편의시설 적합률 조사 결과

(단위 : %)

시군	적합률	부적합률	미설치	비고(조사대상)
충북도	30.0	-	-	
청주시	45.6	7.2	47.2	표본조사 290개소
충주시	35.0	-	-	표본조사 : 유개형 승강장 100개소
제천시	7.9	26.6	65.5	표본조사 : 455개소
보은군	23.8	17.1	59.1	표본조사 : 이용객이 많은 지점
옥천군	35.6	4.9	59.4	표본조사 : 783개소
영동군	29.6	8.9	61.5	표본조사 : 39개소
증평군	53.9	-	-	표본조사 : 19개소
진천군	-	-	-	-
괴산군	22.8	-	-	표본조사 : 100개소
음성군	25.9	5.0	69.1	표본조사 : 76개소
단양군	19.6	4.2	76.2	표본조사 : 24개소

자료 : 충청북도 11개 시군별 제4차 교통약자 이동편의증진 기본계획

다. 도로

1) 보행로(보도)

○ 충청북도 시군별 제4차 교통약자 이동편의증진 기본계획으로부터 보행로 이동편의시설에 설치 적합률을 조사한 결과는 다음과 같음

- 충북도 전체 보행로 이동편의시설 적합률 : 64.8%
- 시 단위 보행로 이동편의시설 적합률 : 평균 80.6%
 - 청주시 88.4%, 86%, 제천시 67.5%
- 군 단위 보행로 이동편의시설 적합률 : 평균 58%
 - 보은군 45.5%, 옥천군 74.3%, 영동군 66%, 증평군 75%, 괴산군 22%, 음성군 79.9%, 단양군 43.3%

<표 III-8> 충청북도 시군 보행로(보도) 이동편의시설 적합률 조사 결과

(단위 : 대, %)

시군	적합률	부적합률	미설치	비고(조사대상)
충북도	64.8	—	—	
청주시	88.4	1.6	10.0	17개 가로망
충주시	86.0	—	—	100개 가로망
제천시	67.5	24.0	8.5	5개 가로망
보은군	45.5	34	20.5	버스정류장 주변
옥천군	74.3	9.3	16.4	여객시설 주변 및 보호구역
영동군	66.0	6.7	27.3	29개소
증평군	75.0	—	—	5개소
진천군	—	—	—	—
괴산군	22.0	—	—	100개소
음성군	79.9	2.3	1.1	26개소
단양군	43.3	4.5	52.2	99개소

자료 : 충청북도 11개 시군별 제4차 교통약자 이동편의증진 기본계획

2) 육교 및 지하도

○ 충청북도 시군별 제4차 교통약자 이동편의증진 기본계획으로부터 육교 및 지하도 이동편의시설에 설치 적합률을 조사한 결과는 다음과 같음

- 충북도 전체 육교 및 지하도 이동편의시설 적합률 : 30.0%
- 시 단위 육교 및 지하도 이동편의시설 적합률 : 평균 57.1%
 - 청주시 36.7%, 충주시 77.5%
- 군 단위 육교 및 지하도 이동편의시설 적합률 : 평균 34%
 - 영동군 16.7%, 음성군 57.4%, 단양군 28%

<표 III-9> 충청북도 시군 육교 및 지하도 이동편의시설 적합률 조사 결과

(단위 : %)

시군	적합률	부적합률	미설치	비고(조사대상)
충북도	30.0	—	—	
청주시	36.7	10.0	53.3	19개소
충주시	77.5	—	—	6개소
제천시	—	—	—	—
보은군	—	—	—	—
옥천군	—	—	—	—
영동군	16.7	—	83.3	—
증평군	—	—	—	—
진천군	—	—	—	—
괴산군	—	—	—	—
음성군	57.4	6.1	40.5	4개소
단양군	28.0	32.0	40.0	1개소

자료 : 충청북도 11개 시군별 제4차 교통약자 이동편의증진 기본계획

제2절 교통약자 이동편의시설 이용 만족도 조사

1. 조사 개요

- 충청북도 시군 교통약자 이동편의시설 이용 만족도 조사는 제4차 시군별 교통약자 이동편의증진 기본계획에서 실시한 시군별 만족도 조사결과를 반영하였으며, 시군별 만족도 조사기간과 조사대상 등 조사개요는 다음과 같음

<표 III-10> 충청북도 시군 교통약자 이동편의시설 이용 만족도 조사 개요

시군	조사일	조사대상	조사부수	비고
청주시	‘22. 7.28~8.24	일반인 교통약자	일반인 75 교통약자 189	
충주시	‘21. 12.13~12.31	교통약자	총 106	
제천시	‘22. 3.18~5.18	일반인 장애인	일반인 193 장애인 128	
보은군	‘22. 5.23~5.27	교통약자	교통약자 100	
옥천군	‘22. 7.26~8.3	일반인 교통약자	일반인 115 교통약자 85	
영동군	‘21. 4~5	일반인 교통약자	일반인 48 교통약자 143	
증평군	‘21. 8~9	교통약자	교통약자 161	
진천군	‘22	일반인 교통약자	일반인 39 교통약자 151	
괴산군	‘22. 5.23~6.10	일반인 교통약자	일반인 10 교통약자 108	
음성군	‘22	일반인 교통약자	일반인 69 교통약자 232	
단양군	‘21. 10.5~10.19	교통약자	교통약자 312	

자료 : 충청북도 11개 시군별 제4차 교통약자 이동편의증진 기본계획

2. 이동편의시설 이용 만족도 조사 결과

가. 버스

○ 충청북도 시군별 제4차 교통약자 이동편의증진 기본계획 수립시 실시한 버스 이동편의시설 이용 만족도 조사 결과는 다음과 같음

- 충북도 전체 버스 이용 만족도 : 60.2%
- 시 단위 버스 이용 만족도 : 평균 54.9%
- 군 단위 버스 이용 만족도 : 평균 62.2%

<표 III-11> 충청북도 시군 버스 이동편의시설 이용 만족도

(단위 : %)

시군	매우 만족	만족	보통	불만족	매우 불만족	만족도
충북	-	-	-	-	-	60.2
청주시	2.7	17.8	48.7	15.7	15.1	55.5
충주시	5.66	24.53	43.4	16.98	9.43	60.0
제천시	2.3	8.6	39.8	32.0	17.2	49.3
보은군	5.9	28.2	41.2	23.5	1.2	62.8
옥천군	8.3	47.6	32.1	10.7	1.2	70.2
영동군	-	-	-	-	-	45.5
증평군	5.7	29.1	37.6	25.5	2.1	62.2
진천군	5.8	8.4	29.5	23.7	8.4	41.4
괴산군	1.85	34.26	27.78	30.56	5.56	59.3
음성군	-	-	-	-	-	88.9
단양군	9.7	36.5	39.3	8.2	6.3	67.0

자료 : 충청북도 11개 시군별 제4차 교통약자 이동편의증진 기본계획

나. 여객시설

1) 여객자동차터미널

○ 충청북도 시군별 제4차 교통약자 이동편의증진 기본계획 수립시 실시한 여객자동차터미널 이동편의시설 이용 만족도 조사 결과는 다음과 같음

- 충북도 전체 여객자동차터미널 이용 만족도 : 61.4%
- 시 단위 여객자동차터미널 이용 만족도 : 평균 58.1%
- 군 단위 여객자동차터미널 이용 만족도 : 평균 62.7%

<표 Ⅲ-12> 충청북도 시군 여객자동차터미널 이동편의시설 이용 만족도

(단위 : %)

시군	매우 만족	만족	보통	불만족	매우 불만족	만족도
충북	—	—	—	—	—	61.4
청주시	2.3	14.9	61.7	12	9.1	57.9
충주시	7.55	22.64	47.17	15.09	7.55	61.5
제천시	7.8	21.1	33.6	13.3	24.2	55.0
보은군	1.2	34.1	41.2	21.2	2.4	62.2
옥천군	4.2	20.8	59.2	15.0	0.8	62.5
영동군	—	—	—	—	—	—
증평군	—	—	—	—	—	57.8
진천군	6.3	15.3	34.7	13.2	7.4	46.1
괴산군	3.7	35.19	34.26	23.15	3.7	62.4
음성군	—	—	—	—	—	77.7
단양군	8.9	45.5	37.3	5.5	2.8	70.5

주) 영동군은 조사기간 버스터미널 운영 중지 상태

자료 : 충청북도 11개 시군별 제4차 교통약자 이동편의증진 기본계획

2) 철도역사

○ 충청북도 시군별 제4차 교통약자 이동편의증진 기본계획 수립시 실시한 철도역사 이동편의시설 이용 만족도 조사 결과는 다음과 같음

- 충북도 전체 철도역사 이용 만족도 : 66.9%
- 시 단위 철도역사 이용 만족도 : 평균 63.2%
- 군 단위 철도역사 이용 만족도 : 평균 68.4%

<표 III-13> 충청북도 시군 철도역사 이동편의시설 이용 만족도

(단위 : %)

시군	매우 만족	만족	보통	불만족	매우 불만족	만족도
충북	-	-	-	-	-	66.9
청주시	3.9	24.2	58.4	7.3	6.2	62.5
충주시	7.55	26.42	47.17	15.09	3.77	63.8
제천시	-	-	-	-	-	-
보은군	-	-	-	-	-	62.2
옥천군	5.9	33.6	42.2	2.4	-	59.1
영동군	-	-	-	-	-	-
증평군	3.0	24.3	38.1	20.9	3.7	57.8
진천군	-	-	-	-	-	-
괴산군	-	-	-	-	-	-
음성군	-	-	-	-	-	89.4
단양군	13.7	44.2	39.4	1.3	1.3	73.5

주) 제천시와 영동군은 조사 미 실시

진천군과 괴산군은 철도역사가 없음

자료 : 충청북도 11개 시군별 제4차 교통약자 이동편의증진 기본계획

3) 버스정류장

○ 충청북도 시군별 제4차 교통약자 이동편의증진 기본계획 수립시 실시한 버스정류장 이동편의시설 이용 만족도 조사 결과는 다음과 같음

- 충북도 전체 버스정류장 이용 만족도 : 56.4%
- 시 단위 버스정류장 이용 만족도 : 평균 55.9%
- 군 단위 버스정류장 이용 만족도 : 평균 56.6%

<표 III-14> 충청북도 시군 버스정류장 이동편의시설 이용 만족도

(단위 : %)

시군	매우 만족	만족	보통	불만족	매우 불만족	만족도
충북	-	-	-	-	-	56.4
청주시	1.1	12.3	53.7	21.2	11.7	54.0
충주시	5.66	24.53	47.17	16.98	5.66	61.5
제천시	1.6	12.5	45.3	25.8	14.8	52.1
보은군	-	-	-	-	-	55.0
옥천군	2.4	48.8	39.3	8.3	1.2	68.6
영동군	-	-	-	-	-	25.0
증평군	10.2	26.6	26.5	30.6	6.1	60.8
진천군	5.8	10.5	36.8	18.4	7.9	45.2
괴산군	1.85	33.33	42.59	20.37	1.85	62.6
음성군	-	-	-	-	-	65.8
단양군	9.7	40.6	40.6	6.5	2.6	69.7

자료 : 충청북도 11개 시군별 제4차 교통약자 이동편의증진 기본계획

다. 보행환경

○ 충청북도 시군별 제4차 교통약자 이동편의증진 기본계획 수립시 실시한 보행로 이동편의시설 이용 만족도 조사 결과는 다음과 같음

- 충북도 전체 보행로 이용 만족도 : 55.9%
- 시 단위 보행로 이용 만족도 : 평균 54.1%
- 군 단위 보행로 이용 만족도 : 평균 56.6%

<표 III-15> 충청북도 시군 보행로 이동편의시설 이용 만족도

(단위 : %)

시군	매우 만족	만족	보통	불만족	매우 불만족	만족도
충북	—	—	—	—	—	55.9
청주시	2.2	8.3	48.9	30	10.6	52.3
충주시	7.55	24.53	43.40	15.09	9.43	61.1
제천시	0.8	9.4	38.3	36.7	14.8	48.9
보은군	0.0	15.3	52.9	24.7	5.9	55.0
옥천군	3.6	35.7	38.1	17.9	4.8	63.1
영동군	—	—	—	—	—	25.0
증평군	6.3	29.2	30.6	29.9	4.2	60.8
진천군	7.4	17.4	48.4	14.7	4.7	57.2
괴산군	1.85	33.33	34.26	26.85	3.70	60.6
음성군	—	—	—	—	—	64.2
단양군	8.7	38.1	34.3	17.0	1.9	66.9

자료 : 충청북도 11개 시군별 제4차 교통약자 이동편의증진 기본계획

제3절 제3차 이동편의 증진계획 성과 평가

1. 시군별 이동편의시설 적합률 조사 결과

○ 제3차 충청북도 교통약자 이동편의 증진 지원계획의 성과 평가를 위한 시군 이동편의시설 적합률 조사 총괄 결과는 다음과 같음

－ 교통수단 버스 75%, 여객시설 중 자동차여객터미널은 46.9%, 철도역사 76.7%, 버스정류장 30%, 보행환경은 보행로가 64.8%로 조사됨

<표 Ⅲ-16> 충청북도 시군 이동편의시설 적합률 조사 결과(총괄)

(단위 : %)

지자체	교통수단	여객시설			도로
	버스	자동차 여객 터미널	철도역사	버스정류장	보행로
충북도	75.0	54.6	76.7	30.0	64.8
청주시	94.5	52.3	86.8	45.6	88.4
충주시	83.3	42.5	85.8	35.0	86.0
제천시	89.1	58.5	72.0	7.9	67.5
보은군	64.5	27.0	—	23.8	45.5
옥천군	77.6	67.5	73.3	35.6	74.3
영동군	45.3	—	70.0	29.6	66.0
증평군	75.0	77.5	56.3	53.9	75.0
진천군	100.0	36.0	—	—	—
괴산군	75.0	85.6	—	22.8	22.0
음성군	64.9	73.3	85.2	25.9	79.9
단양군	56.3	25.3	84.0	19.6	43.3

2. 제3차 국가 기본계획의 이동편의시설 적합률 목표 대비 분석

가. 충청북도 전체

- 제3차 충청북도 교통약자 이동편의 증진 지원계획의 성과 평가는 제3차 국가 교통약자 이동편의증진 기본계획의 목표치와 비교 분석하였음
 - 제3차 충청북도 교통약자 이동편의 증진 지원계획에서 이동편의시설의 설치 적합률 목표치가 이동편의시설 종류별로 설정되어 있지 않아서 제3차 국가 기본계획의 9개도의 이동편의시설 종류별 목표치를 가지고 분석하였음
- 제3차 국가 기본계획의 이동편의시설 적합률 목표치와 비교한 결과는 다음과 같음
 - '21년 기준 충청북도 버스 이동편의시설 설치 적합률은 75%로 제3차 국가 9개도의 버스 적합률 79% 대비 4%P 낮음
 - 여객시설은 자동차여객터미널의 적합률은 '21년 충청북도 적합률이 54.6%로 제3차 국가 9개도의 자동차여객터미널의 적합률 72%보다 17.4%P 낮은 실적을 나타냄. 철도역사는 충청북도가 76.7%로 9개도의 목표치 90%에 비해 13.3%P 낮으며, 버스정류장은 충청북도가 30%로 9개도의 적합률 목표치 51%에 비해 21%P 낮음
 - 보행환경은 충청북도의 적합률이 64.8%로 9개도의 보행환경 적합률 목표치 79%와 비교하면 14.2%P 낮게 나타남
 - 이동편의시설 모든 영역에서 충청북도의 설치 적합률이 9개도의 설치 목표치보다 현저하게 낮게 나타남. 특히 자동차여객터미널과 버스정류장의 적합률이 매우 낮음

<표 III-17> 제3차 국가 교통약자 이동편의 증진계획의 '21년 적합률 목표치와 비교 평가

(단위 : %)

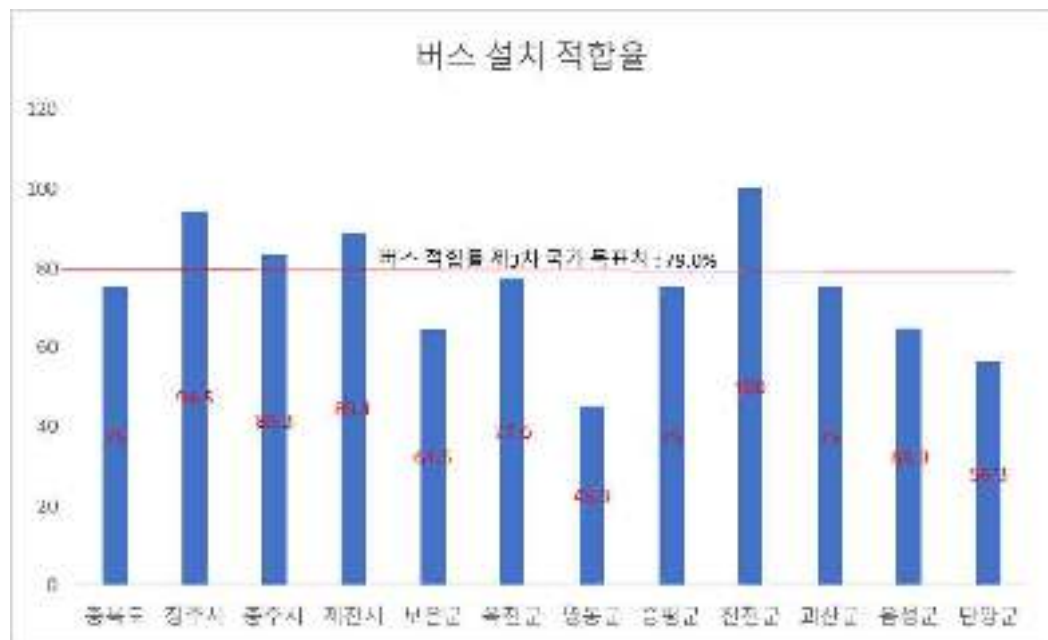
지자체	교통수단	여객시설			도로
	버스	자동차 여객터미널	철도역사	버스정류장	보행로
충북도(a)	75.0	54.6	76.7	30.0	64.8
제3차 국가 계획 목표 (9개 도, b)	79.0	72.0	90.0	51.0	79.0
달성도 (차이, a-b)	94.9 (-4.0)	75.8 (-17.4)	85.2 (-13.3)	58.8 (-21.0)	82.0 (-14.2)

나. 충청북도 시군별 비교

1) 교통수단

□ 버스

- 시군별 버스 이동편의시설 적합율 성과를 제3차 국가 기본계획의 도 목표치와 비교하여 보면, 목표치를 달성한 지자체는 청주시, 충주시, 제천시, 진천군 4개소로 나타남
- 시 단위는 모두 목표를 달성한 반면 진천군을 제외한 7개 군단위 지자체는 목표를 달성하지 못하였음
- 군단위간 버스 이동편의시설 적합률의 차이가 매우 크게 나타남. 버스 이동편의시설의 적합률이 저조한 지자체는 음성군(64.9%), 보은군(64.5%), 단양군(56.3%), 영동군(45.3%) 순



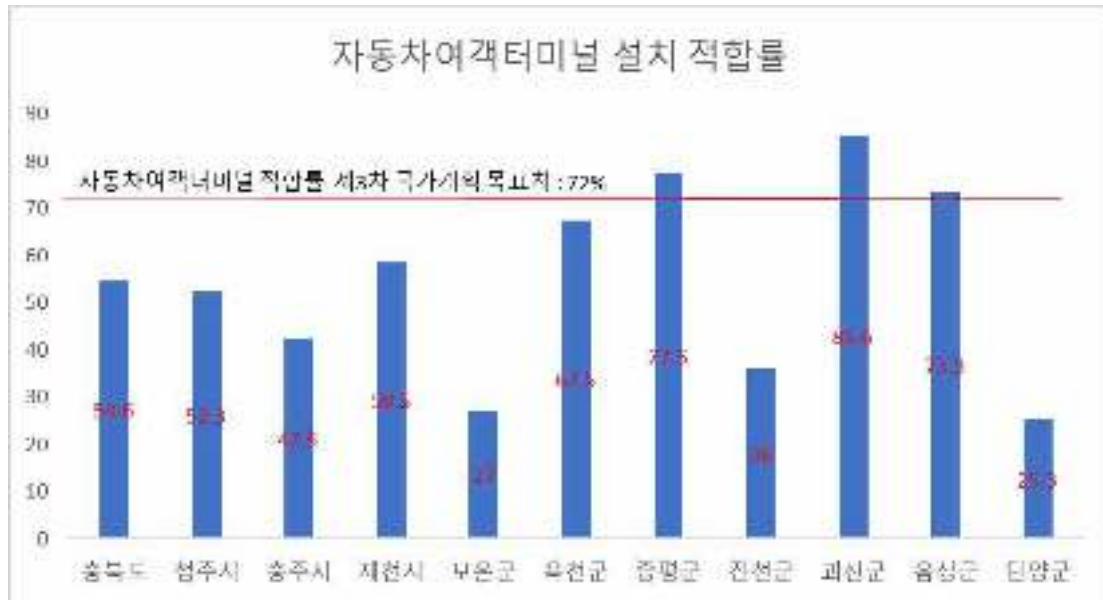
<그림 III-1> 충청북도 시군별 버스 이동편의시설 적합률 성과 평가

2) 여객시설

□ 자동차여객터미널

- 제3차 국가 계획의 9개도 기준 자동차여객터미널 목표치(72%)를 기준으로, 충청북도 시군별 자동차여객터미널 적합률의 달성 여부를 살펴보면 <그림 III-2>와 같음

- 증평군, 괴산군, 음성군 3개 지자체는 목표치를 달성한 반면, 그 외 8개 시군은 목표치 이하로 나타남
- 자동차여객터미널 적합률은 충청북도 3개 시단위도 낮게 나타남. 군단위에서는 진천군, 보은군, 단양군이 낮게 나타남



<그림 III-2> 충청북도 시군별 자동차여객터미널 이동편의시설 적합률 성과 평가

□ 철도역사

- 충청북도 시군별 철도역사 이동편의시설 적합률을 제3차 국가 계획의 철도역사 적합률 목표치(90%)와 비교한 결과는 <그림 III-3>과 같음
- 충청북도 모든 시군의 철도역사 적합률은 국가 계획의 철도역사 적합률보다 낮게 나타남
- 청주시(86.8%), 충주시(85.8%), 음성군(85.2%), 단양군(84%)의 철도역사 적합률은 84%~86% 범위로 조금만 개선을 하면 국가 계획의 철도역사 적합률 목표치 90%에 접근이 가능한 수치임
- 제천시(72%), 옥천군(73.3%), 영동군(70%)은 70%~73%범위로 다소 낮은 수치임
- 증평군의 철도역사 적합률은 56.3%로 매우 낮게 나타남

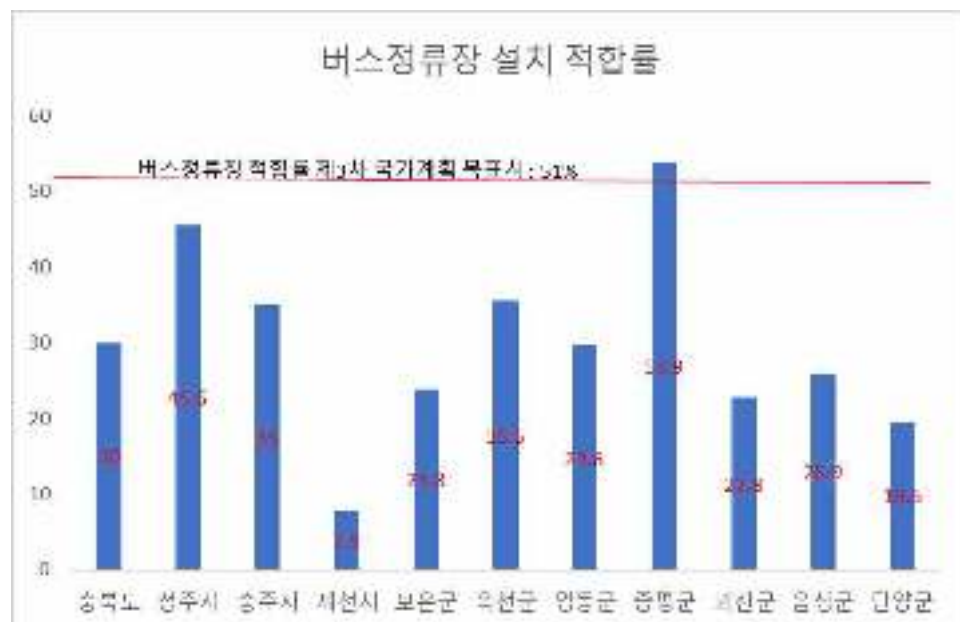


<그림 III-3> 충청북도 시군별 철도역사 이동편의시설 적합률 성과 평가

□ 버스정류장

○ 시군별 버스정류장의 적합률을 제3차 국가계획 목표치(51%)와 비교 결과는 <그림 III-4>와 같음

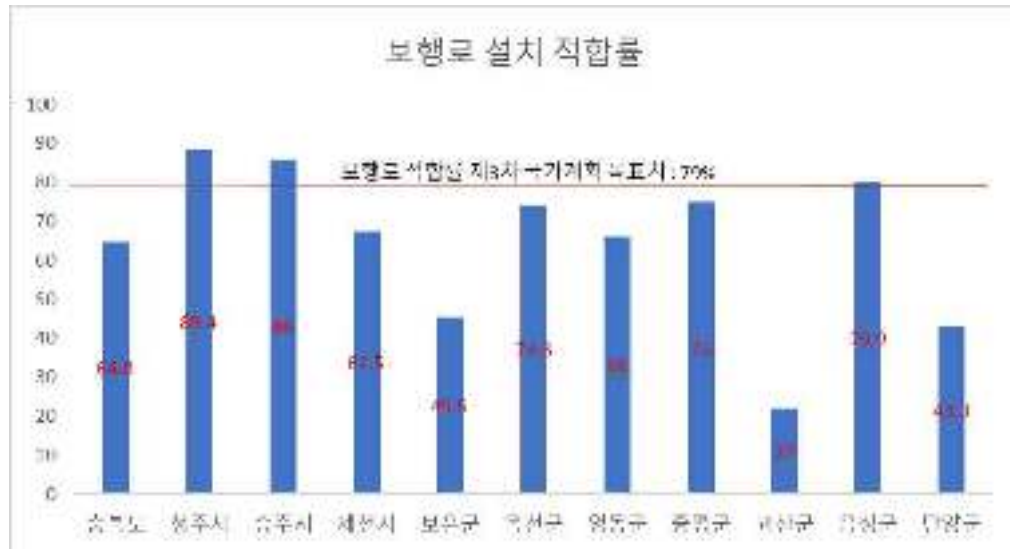
- 중평균(53.9%)을 1개 지자체를 제외한 나머지 10개 시군은 모두 제3차 국가계획의 버스정류장 목표치 미달로 나타남



<그림 III-4> 충청북도 시군별 버스정류장 이동편의시설 적합률 성과 평가

3) 보행환경

- 제3차 국가계획의 보행환경 목표치(79%)를 기준으로 시군별 보행로에 대한 설치 적합률 조사 결과를 비교한 결과는 <그림 III-5>와 같음
 - 청주시(88%), 충주시(86%), 음성군(79.9%) 3개 지자체는 목표치보다 높게 나타남
 - 그 외 8개 지자체는 목표치보다 낮게 나타남



<그림 III-5> 충청북도 시군별 보행로의 이동편의시설 적합률 성과 평가

IV. 제4차 교통약자 이동편의증진
지원계획 비전 및 목표

IV

제4장 제4차 교통약자 이동편의증진 지원계획 비전 및 목표

제1절 비전 및 전략 체계 확립

- 충청북도 제4차 교통약자 이동편의 증진계획의 비전 및 전략 체계 수립을 위한 방향성을 국가 상위계획, 충청북도 및 시군의 실태, 최근 관련 법 개정사항 등을 종합적으로 검토하여 설정하였음
- 충북의 비전은 3가지의 장애물 없는 환경조성 중심의 국가 전략 방향과 연계하여 ‘이동 장애 없는 충북 조성’으로 설정함
- 충북 계획의 목표는 충북 시군의 교통약자 이동편의시설 설치율 실태조사 결과 타지역에 비해 상대적으로 낮은 지역 현실을 고려하여 1) 교통약자 중심의 무장애 인프라 환경 조성, 2) 장애 없는 충북교통복지문화 실천으로 설정하였음
- 비전 및 목표 달성을 위해 3대 전략방향 및 9개의 전략과제를 제시



<그림 IV-1> 제4차 충청북도 교통약자 이동편의 증진 지원계획의 비전 및 전략 체계

제2절 2026년 충청북도 교통약자 이동편의 증진 지원 목표

- 제4차 교통약자 이동편의 증진 지원계획 추진을 통한 2026년 목표는 다음과 같음
- 교통수단 도입률 : 저상버스는 시군별 관련 규정에 따라 시내버스의 1/3 이상 확보(저상버스 도입률은 '21년 기준 16.2%에서 '26년 47.9%), 특별교통수단은 현재 63.6%에서 '26년 100% 이상 확보
 - 이동편의시설 기준적합 설치율 : '26년 목표 설치율은 버스는 79%, 여객자동차터미널 64%, 철도역사 80%, 버스정류장 40%, 보행환경 68%



<그림 IV-2> 2026년 충청북도 교통약자 이동편의증진 목표

V. 부문별 세부추진계획

V

제5장 부문별 세부추진계획

제1절 통합적 플랫폼을 통한 이동편의 서비스 제고

1. 저상버스 도입 확대

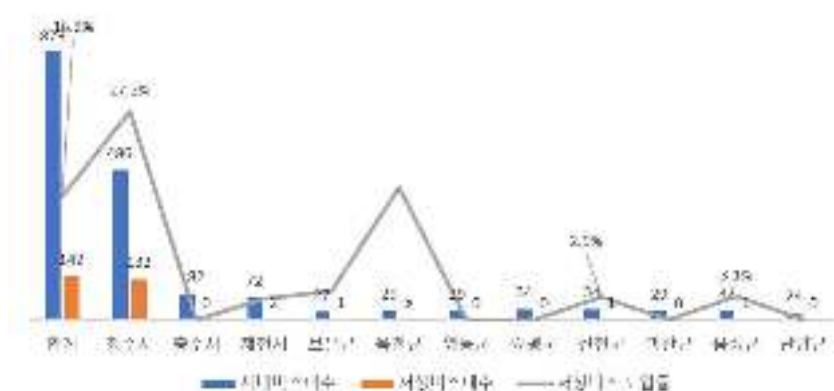
가. 필요성

- (법적 필요성) 교통약자 이동편의증진법 시행령 제14조 제1항 제1호에 따라 시와 군은 저상버스 대수는 시내버스 대수의 3분의 1로 정하고 있음

<표 V-1> 저상버스 확보 대수 관련 규정

관련법	규정내용
시행령 제14조 제1항 제1호	제14조(저상버스 등의 운행 대수 등) ① 법 제14조제2항에서 “대통령령으로 정하는 대수”란 다음 각 호의 구분에 따른 대수를 말한다. 1. 저상버스의 경우 : 다음 각 목의 구분에 따른 대수 가. 특별시와 광역시 : 운행하려는 버스 대수의 2분의 1 나. 시(특별시와 광역시는 제외한다)와 군 : 운행하려는 버스 대수의 3분의 1

- (시군 저상버스 보유 현황 검토) 제4차 시군 교통약자 이동편의증진 기본계획 수립시 조사된 충북 시군별 저상버스 운영 현황을 검토하여 시군 저상버스 실태조사에 따른 과부족량을 향후 저상버스 도입 계획에 반영 필요
 - 현재 시군 저상버스 도입률은 16.2% 수준으로 매우 낮으며, 청주시, 제천시, 보은군, 옥천군, 진천군, 음성군을 제외한 5개 시군은 저상버스가 없는 것으로 조사됨
 - 교통약자 이동편의를 위한 법적 확보 대수와 제4차 충북 지원계획의 저상버스 목표를 위해 시군별 저상버스 확보 계획 수립 필요



<그림 V-1> 충북 시군 저상버스 도입 대수 및 도입률(제4차 시군 기본계획 실태조사 기준)

나. 세부추진계획

1) 시군별 저상버스 도입 계획 검토

○ 충청북도 시군별 제4차 교통약자 이동편의증진 기본계획에 수립한 저상버스 도입 계획을 취합하여 시군별 저상버스 도입률을 산출한 결과는 다음과 같음

- 청주시 : '26년 306대, 도입률 62.9%, 충주시 : '26년 36대, 도입률 43.9%
- 제천시 : '26년 16대, 도입률 22.2%, 보은군 : '26년 11대, 도입률 40.7%
- 옥천군 : '26년 7대, 도입률 24.1%, 영동군 : '26년 3대, 도입률 10.3%
- 증평군 : '26년 4대, 도입률 11.7%, 진천군 : '26년 4대, 도입률 29.4%
- 괴산군 : '26년 9대, 도입률 31%, 음성군 : '26년 10대, 도입률 31.3%
- 단양군 : '26년 9대, 도입률 37.5%

<표 V-2> 충북 시군별 저상버스 도입 계획

(단위 : 대)

시군	시내버스	저상버스	'21년	'22년	'23년	'24년	'25년	'26년
청주시	486	당해년도	132	15	40	60	30	29
		누적치	132	147	187	247	277	306
충주시	82	당해년도	0	8	6	8	8	6
		누적치	0	8	14	22	30	36
제천시	72	당해년도	2	3	3	3	3	2
		누적치	2	5	8	11	14	16
보은군	27	당해년도	1	1	2	2	2	3
		누적치	1	2	4	6	8	11
옥천군	29	당해년도	5	0	0	0	1	1
		누적치	5	5	5	5	6	7
영동군	29	당해년도	0	0	0	1	1	1
		누적치	0	0	0	1	2	3
증평군	34	당해년도	0	0	1	1	1	1
		누적치	0	0	1	2	3	4
진천군	34	당해년도	1	0	1	2	2	4
		누적치	1	1	2	4	6	10
괴산군	29	당해년도	0	0	0	3	3	3
		누적치	0	0	0	3	6	9
음성군	32	당해년도	1	0	3	3	0	3
		누적치	1	1	4	7	7	10
단양군	24	당해년도	0	0	0	3	3	3
		누적치	0	0	0	3	6	9
충북 전체	878	당해년도	142	27	57	87	55	57
		누적치	142	169	225	311	365	421

자료 : 충북 시군별 제4차 교통약자 이동편의증진 기본계획

- 아래의 <그림 V-2>는 충북 시군별 제4차 교통약자 이동편의증진 기본계획에 제시한 ‘26년 시군별 저상버스 도입 계획을 저상버스 법적 확보 기준(시군 버스의 1/3이상 확보) 내에 수립이 되었는지를 검토한 결과임
- 11개 시군 중 시군 저상버스 도입률이 법적 기준 1/3이상 혹은 1/3에 가까운 최소 대수로 계획한 시군은 7개 지자체로 나타남
 - 4개 지자체는 법적 확보 기준에 미달하는 것으로 조사됨



<그림 V-2> 충북 시군 '26년 저상버스 법적 확보율 검토

2) 충청북도 저상버스 도입 계획

- 법적 확보 기준에 미달된 4개 지자체를 포함하여 11개 시군을 모두 합하여 충청북도 시군별 제4차 교통약자 이동편의증진 기본계획에 수립한 저상버스 도입 목표를 취합하여 재정리하면 다음과 같음
- '26년 충북 저상버스 도입률 : '21년 도입률 16.2% → '26년 도입률 47.9%
 - 연도별 도입률로 살펴 보면 '24년부터 법적 확보 기준을 충족하는 것으로 나타남

<표 V-3> 충북 시군별 저상버스 도입 계획

(단위 : 대)

구분	시내버스	저상버스	'21년	'22년	'23년	'24년	'25년	'26년
충북 저상버스 도입대수	878	당해년도	142	27	57	87	55	57
		누적치	142	169	225	311	365	421
저상버스 도입률	-	-	16.2%	19.2%	25.6%	35.4%	41.6%	47.9%

자료 : 충북 시군별 제4차 교통약자 이동편의증진 기본계획

2. 특별교통수단 운영차량 확충

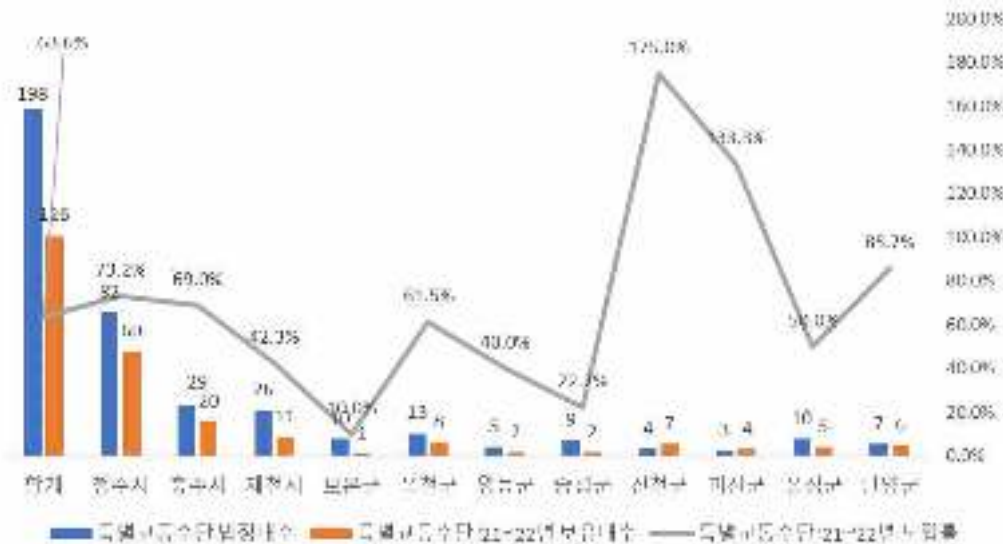
가. 필요성

- (법적 필요성) 특별교통수단은 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동을 지원하기 위하여 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량을 의미하며, 교통약자 이동편의증진법에 따라 법정 대수를 운영해야 함
 - 보행상의 장애 정도가 심한 장애인 150명당 1대를 특별교통수단으로 운행해야 함

<표 V-4> 특별교통수단 법정 운영대수 관련 규정

관련 법률	규정내용
시행령 제5조 제1항	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

- (시군 특별교통수단 운영실태 검토) 충북 시군별 제4차 교통약자 이동편의증진 기본계획 수립시 특별교통수단 운영실태를 조사한 자료를 취합하여 충북의 특별교통수단 도입률을 산출하면 63.6%로 나타남
 - 시군별로는 진천군, 괴산군 2개 지자체는 법정 대수를 확보한 것으로 나타난 반면, 나머지 9개 시군은 법정 대수 미달로 파악됨
 - 따라서 4차 도 계획에 시군의 4차 기본계획에 수립된 시군별 특별교통수단 확충 목표를 검토하여 도의 지원계획 수립 필요



<그림 V-3> 21~22년 기준 충북 시군별 특별교통수단 운영 대수 현황

나. 세부추진계획

1) 시군별 특별교통수단 확보 계획 검토

- <표 V-5>는 2022~2026년 충북 시군별 4차 교통약자 이동편의증진 기본계획에 제시한 특별교통수단 도입 계획을 취합한 자료임
- 2026년까지 충북 전체 특별교통수단 도입률은 112.6%로 나타남
 - 시군별로 특별교통수단 도입률은 모두 100% 이상의 법정 대수를 모두 충족하며, 도입률은 시군별로 다소 차이가 나타남

<표 V-5> 2022~2026년 충북 시군별 특별교통수단 확보 계획

(단위 : 대, %)

시군	법정대수	'21년	'22년	'23년	'24년	'25년	'26년	도입률
청주시	82	60	60	75	90	90	90	109.8%
충주시	29	20	28	30	32	34	36	124.1%
제천시	26	11	13	17	20	23	27	103.8%
보은군	10	1	2	4	6	8	11	110.0%
옥천군	13	8	8	9	10	11	13	100.0%
영동군	5	2	3	4	5	5	5	100.0%
증평군	9	2	5	9	9	9	9	100.0%
진천군	4	7	7	10	11	11	11	275.0%
괴산군	3	4	4	4	4	4	4	133.3%
음성군	10	5	10	10	10	10	10	100.0%
단양군	7	6	6	6	7	7	7	100.0%
충북 전체	198	126	146	178	204	212	223	112.6%

○ 충북의 연도별 특별교통수단 도입률

- 충북의 연도별 특별교통수단 도입률을 살펴 보면 2024년부터 도입률이 법정 대수를 충족하는 것으로 분석됨

<표 V-6> 2022~2026년 연도별 충북 특별교통수단 도입률

(단위 : %)

구분	구분	21년	22년	23년	24년	25년	26년
충북 전체	운영대수	126	146	178	204	212	223
	도입률	63.6%	73.7%	89.9%	103.0%	107.1%	112.6%

3. 광역이동지원센터 운영 계획

가. 시군 이동지원센터 운영 현황

1) 운영 주체

○ 충청북도 시군별 교통약자 이동지원센터 현황은 <표 V-1>과 같음

- 청주시는 청주시 시설관리공단이 운영하고 있으며, 다른 지자체들은 장애인협회 등 외부기관에 위탁방식으로 운영하고 있음

<표 V-7> 충북 시군 이동지원센터 현황

지자체	이동지원센터명	주소
청주	청주시교통약자이동지원센터	충청북도 청주시 서원구 사직대로 229, 북5문 117
충주	충주시특별교통수단이동지원센터(출근)	충청북도 충주시 목행산단2로 18
	충주시특별교통수단이동지원센터(퇴근)	충청북도 충주시 목행산단2로 18
제천	제천시 특별교통수단 이동지원센터	충청북도 제천시 내토로73길 22
보은	보은군장애인생활이동지원센터	충청북도 보은군 보은읍 뱃들로 68-38
옥천	옥천군 교통약자이동지원센터	충청북도 옥천군 옥천읍 삼양로26
영동	영동군 지체장애인협회	충청북도 영동군 영동읍 반곡동길8
	영동군 생활이동지원센터	충청북도 영동군 영동읍반곡동길8
증평	충청북도지체장애인협회증평군지회	충청북도 증평군 증평읍 광장로118
진천	진천군 교통약자이동지원센터	충청북도 진천군 진천읍 중앙북1길 11-10
괴산	괴산군 교통약자 이동지원센터(장애인협회)	충청북도 괴산군 괴산읍 읍내로3길 11
	괴산군 교통약자 이동지원센터(모범운전자회)	충청북도 괴산군 괴산읍 남산길59
음성	음성군 특별교통수단 이동지원센터	충청북도 음성군 금왕읍 무곡로370 락카6
단양	단양군사회복지협의회	충청북도 단양군 단양읍 수변로83
	단양군장애인생활이동지원센터	충청북도 단양군 단양읍 별곡5길5 (3층)
	단양군장애인단체연합회	충청북도 단양군 단양읍 별곡5길5 (3층)

자료 : 2021년 교통약자 이동편의실태조사

2) 특별교통수단 이용 요금 및 운행시간

○ 충청북도 시군별 특별교통수단 이용 요금 및 운행 시간은 다음과 같음

<표 V-8> 충북 시군 특별교통수단 이용 요금

구분	관내요금		관외요금	심야요금	운행시간
	기본요금	추가요금			
청주시	10km까지 2,000원	10km~15km까지 km당 300원 15km 초과 시 km당 200원 ※관내 최대 요금 4,000원	6,000원	별도없음	24시간 (연중무휴) ※임차택시 07:00~24:00
충주시	1,000원 (5km까지)	1km당 200원 최고 5,000원	시외버스 요금 2배 원주 : 6,500원×2 청주 : 10,000원×2 서울 : 8,000원×2	—	평일 : 07:30~22:00 주말 : 07:30~22:00
제천시	1,500원 (5km까지)	1km당 100원 최고 3,000원	원주 : 7,800원 충주 : 11,200원 단양 : 8,200원 영월 : 10,400원	—	평일 : 07:00~22:00 주말 : 07:00~22:00
보은군	1,000원 (10km까지)	1,000원(10km까지)	10~20km 2,000원 20km~군내 3,000원	5km당 1,000원 5km이상 1km당 200원	평일 : 09:00~18:00 (주말휴무)
옥천군	1,700원 (5km까지)	1km당 200원 관내 최대 4,500원	1km당 200원	관내/관외 요금과 동일	24시간
영동군	2,000원 (5km까지)	1,000원(5km까지)	1km당 100원	—	평일 : 09:00~18:00 (주말휴무)
증평군	1,300원 (5km까지)	5km이상~10km미만 : km당 200원 10km이상 : km당 300원	청주 : 6,000원(최대) 진천 : 15,000원(최대) 괴산 : 15,000원(최대) 음성 : 15,000원(최대) 서울 : 시외버스 요금의 3배이내	—	평일 : 08:00~18:00 (주말휴무)
진천군	2,000원 (5km까지)	5km이상 1km당 360원 최고 4,000원	2,000원 (5km까지) 최고 12,000원	—	평일 : 07:00~19:00 토요일 : 8:30~17:30 일요일 및 공휴일 휴무 주말 : 사전예약 운영 및 즉시콜
괴산군	1,650원 (1km까지)	1,650원(1km까지)	137m당 80원	—	평일 : 09:00~19:00
음성군	5km : 1,000원 10km: 2,000원	10km 이상 : 1km당 250원 추가	10km 이상 : 1km당 250원추가	—	평일 : 08:00~19:00 토요일(사전예약제) : 09:00~18:00
	5km : 1,000원 10km: 2,000원	10km 이상 : 1km당 250원 추가	1km당 250원 (대기하지 않아도 왕복요금 청구)	—	평일 : 09:00~18:00 (사전예약제)
단양군	1,500원 (5km까지)	30km 까지 1km당 300원 30km 이후 1km당 600원	관내 요금과 동일	—	평일 : 9시~18시 토요일 : 사전예약운영 (9시~13시)

자료 : 2021년 교통약자 이동편의실태조사

3) 특별교통수단 운행 범위

○ 충청북도 시군별 특별교통수단 운행 범위는 다음과 같음

<표 V-9> 충북 시군 특별교통수단 운행 범위

구분	운행범위	관외지역 운행 후 회차여부 (왕복운행)	관외지역 승차가능 여부
청주시	청주시 전지역, 인접지역(조치원읍, 신탄진동, 증평군) 병의원, 철도역, 터미널	탑승가능 (접수시 10분 이내 왕복 탑승가능 요청자에 한함)	관외지역(인접지역)에서 병의원, 철도역, 터미널 이용자 한하여 탑승가능
충주시	충주시내 시외(원주, 청주, 서울)	탑승가능 (병원 목적시 대기 10분 500원, 최고 10,000원)	관외 지역에서 탑승 불가
제천시	제천시 관내 및 인근시군(충주, 단양, 영월, 원주)	탑승가능	관외 지역에서 탑승 불가
보은군	시내외	탑승가능 (병원목적시 대기)	관외 지역에서 탑승 불가
옥천군	옥천군 관내 및 인근지역(보은, 영동, 대전, 금산)	탑승불가	관외 지역에서 탑승 불가
영동군	관내, 인근지역(대전, 김천) 반경 100km 이내	탑승가능	관외 지역에서 탑승 불가
증평군	증평 및 인근지역 (청주, 진천, 음성, 괴산, 서울병원)	탑승가능 (병원목적 시 2시간내 대기) 초과시 30분당 2,000원부담	관외지역에서 탑승 가능
진천군	진천군 관내 / 관외(청주 상급병원) : 인접 경계지역 (증빙자료 제출에 한함)	탑승가능 (병원목적 시 2시간내 대기)	관외지역에서 탑승 불가 (왕복운행시 가능)
괴산군	충북도내 운행	탑승가능 (대기시간은 정해지지 않음)	관외지역에서 탑승 가능
음성군	군내 운행/ 근접 지역까지 허용(병원진료)	30분 대기 / 콜 접수	관외지역 미운행
	음성군 관내 및 타 시군	1시간 기본 대기 이후 1시간 마다 대기료 3,000원발생	음성군에 등록된 장애인인 경우는 관외에서도 승차 가능
단양군	단양 및 인근지역 (원주, 영주, 제천, 충주등)	탑승가능	관외지역에서 탑승 불가

자료 : 2021년 교통약자 이동편의실태조사

4) 특별교통수단 이용 대상자 범위

○ 충청북도 시군별 특별교통수단 이용 대상자 범위는 다음과 같음

<표 V-10> 충북 시군 특별교통수단 이용 대상자 범위

구분	특별교통수단 이용대상
청주시	<ol style="list-style-type: none"> 1. 「장애인복지법 시행규칙」 제2조제1항의 규정에 따른 장애의 정도가 심한 장애인(보행상 장애가 있는 사람)으로서 버스 등 대중교통이 어려운 사람 2. 만 65세 이상 노인으로서 버스 등 대중교통 이용이 어려운 사람 3. 제1호와 제2호의 교통약자 외 혼자서 외출과 이동이 곤란하여 특별교통수단이 필요하다고 인정되는 사람 4. 제1호부터 3호까지의 규정에 해당하는 교통약자와 함께하는 가족과 보호자 5. 「국가유공자 등 예우 및 지원에 관한 법률 시행령」 제14조 제3항에 따른 상이 등급에 해당하는 자 중 3급 이상의 상이 등급에 해당하는 사람으로서 버스·지하철 등 대중교통 이용이 어려운 사람
충주시	<ol style="list-style-type: none"> 1. 「장애인복지법 시행규칙」 제2조제1항의 규정에 따른 장애의 정도가 심한 장애인(보행상 장애가 있는 사람)으로서 버스 등 대중교통이 어려운 사람 2. 만 65세 이상 노인으로서 버스 등 대중교통 이용이 어려운 사람 3. 제1호와 제2호의 교통약자 외 혼자서 외출과 이동이 곤란하여 특별교통수단이 필요하다고 인정되는 사람 4. 제1호부터 3호까지의 규정에 해당하는 교통약자와 함께하는 가족과 보호자 5. 「국가유공자 등 예우 및 지원에 관한 법률 시행령」 제14조 제3항에 따른 상이 등급에 해당하는 자 중 3급 이상의 상이 등급에 해당하는 사람으로서 버스·지하철 등 대중교통 이용이 어려운 사람
제천시	<ol style="list-style-type: none"> 1. 장애의 정도가 심한 장애인(보행상 장애)으로 버스 등의 이용이 어려운 자(휠체어 이용자) 2. 65세 이상의 자로서 버스 등의 이용이 어려운 자(휠체어 이용자) 3. 일시적 장애로 버스 등의 이용이 어려운 자(휠체어 이용자) 4. 국가 유공상이자 중상이 등급 1~2급으로 대중교통 이용 어려운 자 ※정도가 심한 장애인중 보행상 장애가 있으나 비휠체어 이용자는 임차콜택시 이용
보은군	<ol style="list-style-type: none"> 1. 장애의 정도가 심한 장애인 「장애인복지법 시행규칙」 제28조 제1항에 따라 보건복지부장관이 정하는 보행상 장애가 있는 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 휠체어를 이용하는 사람 3. 일시적으로 휠체어를 이용하는 자로서 버스 등의 이용이 어려운 자 4. 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자
옥천군	<ol style="list-style-type: none"> 1. 「장애인복지법 시행규칙」 제2조 제1항에 따른 1급과 2급 장애인으로서 대중교통의 이용이 어려운 사람 및 3급 장애인 중 뇌 병변 장애인·시각장애인·지적 장애인·자폐 장애인·하지에 장애가 있는 지체장애인으로서 대중교통 이용이 어려운 사람 2. 만 65세 이상으로 대중교통의 이용이 어려운 사람 3. 제1호부터 제2호까지의 교통약자 이외에 혼자서 외출과 이동이 곤란하여 특별교통수단이 필요하다고 인정되는 사람 4. 제1호부터 제3호까지에 해당하는 교통약자를 동반하는 가족과 보호자

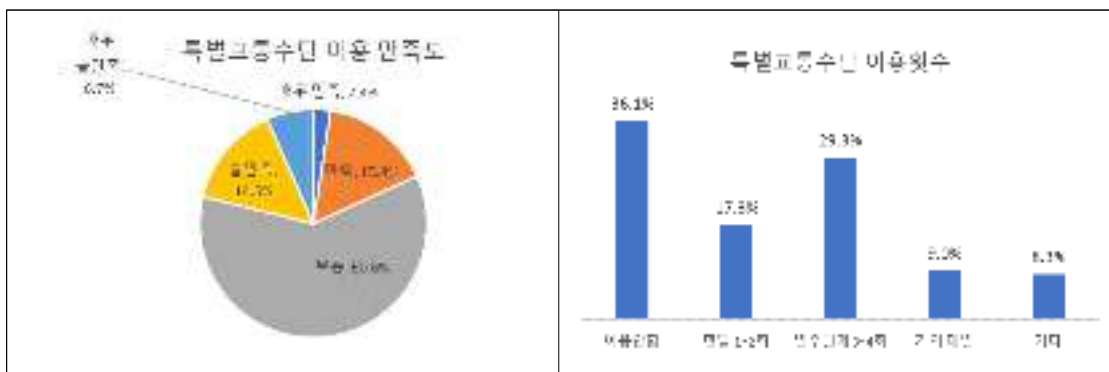
증평군	<ol style="list-style-type: none"> 1. 「장애인복지법 시행규칙」 제2조 제1항에 따른 1급·2급 장애인 또는 3급 장애인 중 뇌병변장애인·시각 장애인·지적 장애인·자폐성 장애인·정신 장애인·하지에 장애가 있는 지체장애인으로서는 대중교통의 이용이 어려운 사람 2. 만 65세 이상으로 대중교통의 이용이 어려운 사람 3. 임산부 4. 제1호 및 제3호에 해당하는 교통약자에 준하는 사람으로서 대중교통의 이용이 어려워 특별교통수단이 필요하다고 인정하는 사람 5. 제1호부터 제4호까지에 해당하는 교통약자를 동반하는 가족과 보호자
진천군	<ol style="list-style-type: none"> 1. 「장애인복지법 시행규칙」 제2조 제1항에 따른 장애의 정도가 심한 장애인 2. 장애의 정도가 심하지 않은 장애인 중 가) 좋은 눈의 시력이 0.0 초과 0.1이하인 사람, 나) 두 눈의 시야가 각각 모든 방향에서 5도 초과 10도이하로 남은 사람 3. 65세 이상으로 대중교통의 이용이 어려운 사람 4. 임산부(임신 5개월~출산 후 1개월 이내)로서 대중교통 이용이 어려운 사람 5. 사고·질병 등으로 인한 일시적 장애로 거동이 어려운 사람 6. 그 밖에 특별교통수단이 필요하다고 인정되는 자
괴산군	<ol style="list-style-type: none"> 1. 「장애인복지법 시행규칙」 제2조제1항에 따른 대중교통 이용이 어려운 장애 정도가 심한 장애인 2. 65세 이상의 사람으로 거동이 불편하여 버스 등 대중교통 이용이 어려운 사람 3. 임산부 및 일시적 장애로 거동이 어려운 사람, 혼자서 외출과 이동이 곤란하여 특별교통수단이 필요하다고 인정되는 사람 4. 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자
음성군	<p><(사) 음성군 장애인복지관></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 「장애인복지법 시행규칙」 제2조 제1항의 규정에 따른 장애 정도가 심한 장애인으로서 버스 등 대중교통의 이용이 어려운 사람 및 장애 정도가 심하지 않은 장애인 중보행상 장애가 있어 대중교통이 어려운 자 2. 65세 이상의 자로서 버스 등의 이용이 어려운 사람 3. 제1호와 제2호의 교통약자 외 혼자서 외출과 이동이 곤란하여 특별교통수단이 필요하다고 인정되는 사람 4. 제1호부터 제3호까지에 해당하는 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자 <p><음성군 장애인 연합회></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 장애인복지법 제2조에 해당되는 장애인 2. 음성군에 주소지를 둔(주민등록상) 장애인 3. 1,2항에 해당되는 장애인의 보호자 및 자원봉사자
단양군	<ol style="list-style-type: none"> 1. 단양군민 중 대중교통 이용이 어려운 교통약자 2. 장애 정도가 심하거나 혼자서 외출과 이동이 곤란한 교통약자 3. 만 65세 이상 교통약자 및 일시적인 보행장애가 있는 사람 4. 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자
영동군	<ol style="list-style-type: none"> 1. 「장애인복지법 시행규칙」 제2조제1항의 규정에 따른 장애의 정도가 심한 장애인(보행상 장애가 있는 사람)으로서 버스 등 대중교통 이용이 어려운 사람 2. 만 65세 이상의 사람으로서 버스 등 대중교통의 이용이 어려운 사람 3. 제1호 및 제2호의 교통약자 이외에 혼자서 외출과 이동이 곤란하여 특별교통수단이 필요하다고 인정되는 사람 4. 제1호부터 제3호까지에 해당하는 교통약자를 동반하는 가족과 보호자

자료 : 2021년 교통약자 이동편의실태조사

나. 특별교통수단 이용 만족도

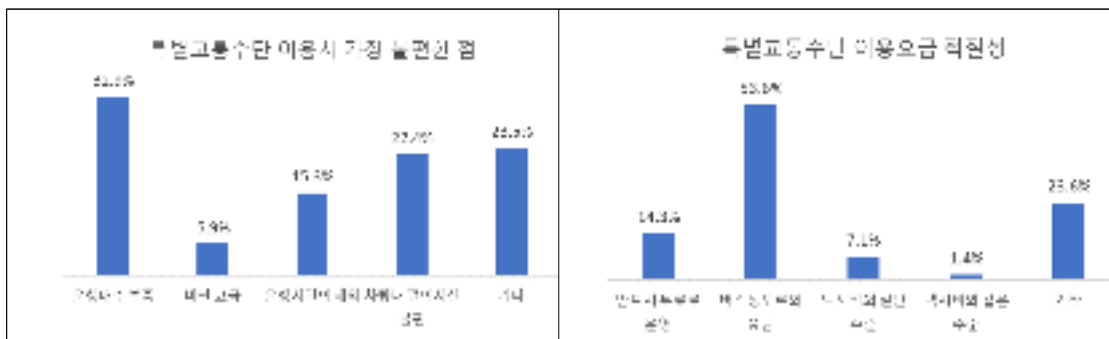
1) 청주시

- 청주시 제4차 교통약자 교통편의증진 기본계획 실태조사에 따라 특별교통수단 이용 만족도는 5점 척도로 환산시 총58.5점으로 다소 낮게 평가되었음
- 특별교통수단 이용횟수는 일주일에 3~4회 이용자가 29.3%로 가장 많이 응답함



<그림 V-4> 청주시 특별교통수단 이용 만족도 및 이용횟수

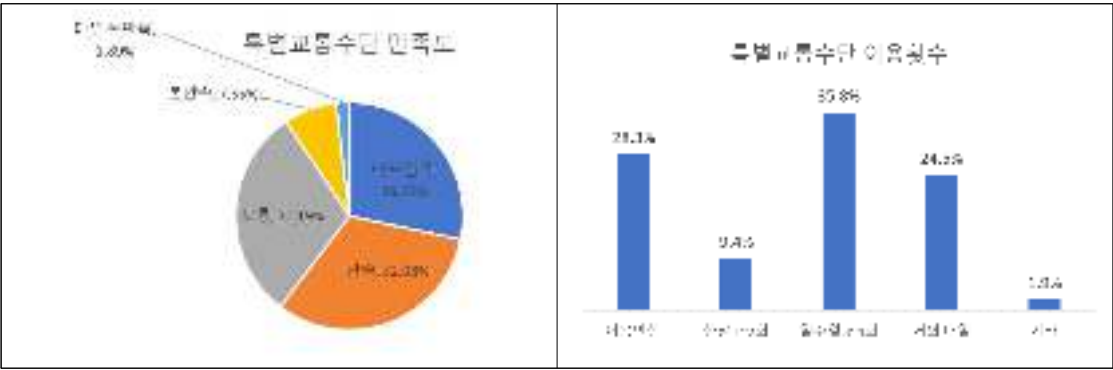
- 특별교통수단 이용시 가장 불편한 점은 운행대수 부족이 32.9%로 가장 높게 나타남
- 특별교통수단 이용요금 적절성에 대해서는 버스정도로의 요금이 53.6%로 가장 높게 나타남



<그림 V-5> 청주시 특별교통수단 이용시 불편한 점 및 이용요금 적절성

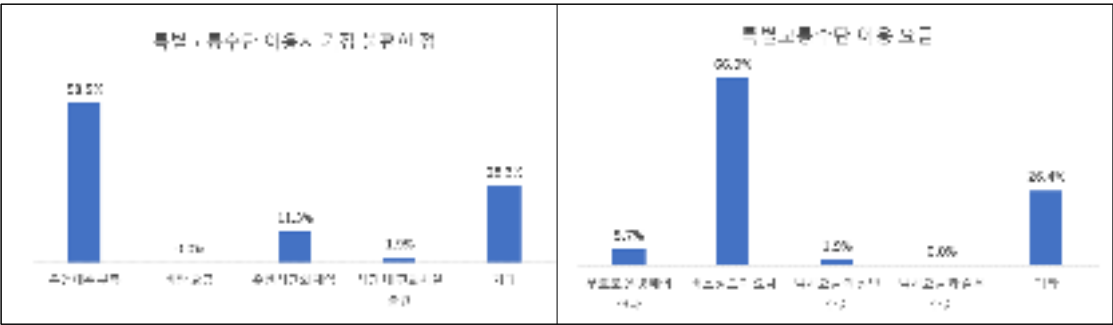
2) 충주시

- 충주시 제4차 교통약자 교통편의증진 기본계획 실태조사에 따라 특별교통수단 이용 만족도는 5점 척도로 환산시 총75.5점으로 높게 평가됨
- 특별교통수단 이용횟수는 일주일에 3~4회 이용자가 35.8%로 가장 많이 응답함



<그림 V-6> 충주시 특별교통수단 이용 만족도 및 이용횟수

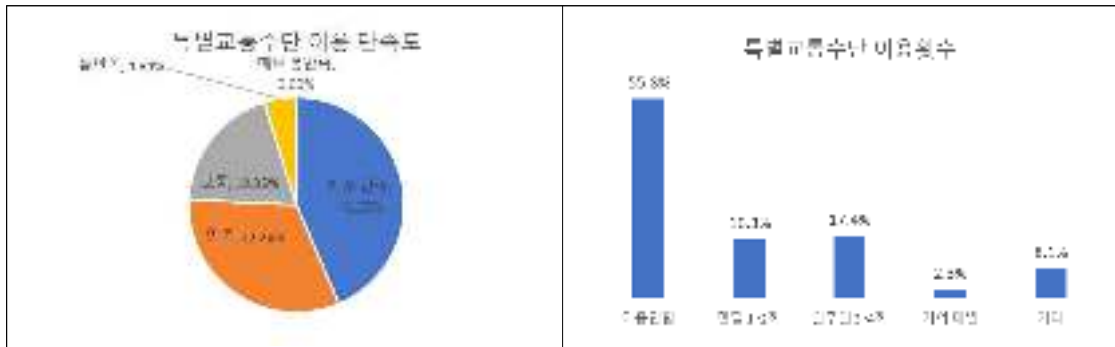
- 특별교통수단 이용시 가장 불편한 점은 운행대수 부족이 58.5%로 가장 높게 나타남
- 특별교통수단 이용요금 적절성에 대해서는 버스정도로의 요금이 66%로 가장 높게 나타남



<그림 V-7> 충주시 특별교통수단 이용시 불편한 점 및 이용요금 적절성

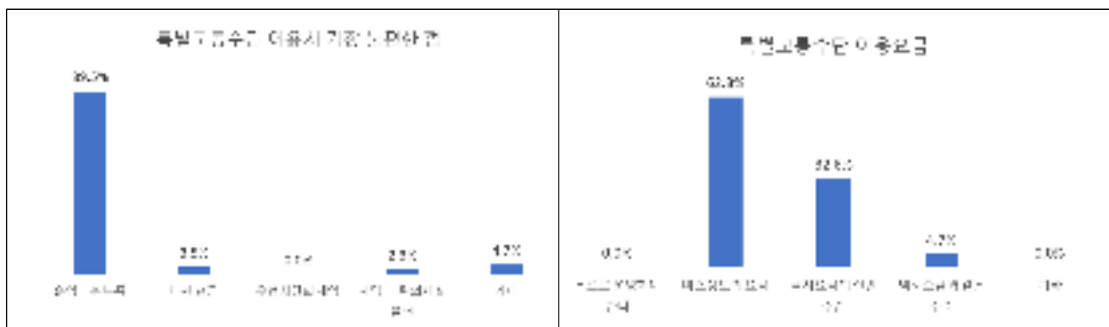
3) 괴산군

- 괴산군 제4차 교통약자 교통편의증진 기본계획 실태조사에 따라 특별교통수단 이용 만족도는 5점 척도로 환산시 총80.9점으로 높게 나타남
- 특별교통수단 이용횟수는 일주일에 3~4회와 한달 1~2회 이용자의 빈도가 높게 나타남



<그림 V-8> 괴산군 특별교통수단 이용 만족도 및 이용횟수

- 특별교통수단 이용시 가장 불편한 점은 운행대수 부족이 89.5%로 가장 높게 나타남
- 특별교통수단 이용요금 적절성에 대해서는 버스정도로의 요금이 62.8%로 가장 높게 나타남



<그림 V-9> 괴산군 특별교통수단 이용시 불편한 점 및 이용요금 적절성

다. 광역이동지원센터 사례조사

1) 전국 광역이동지원센터 운영 현황

- 전국 특별시, 광역시와 도가 운영하고 있는 광역이동지원센터 운영 현황은 다음과 같음
 - 경기도를 제외하고 모든 지자체가 위탁방식을 취하고 있음
 - 도 광역이동지원센터의 운영 인력 규모는 20~30명 내외임

<표 V-11> 전국 광역이동지원센터 운영 현황

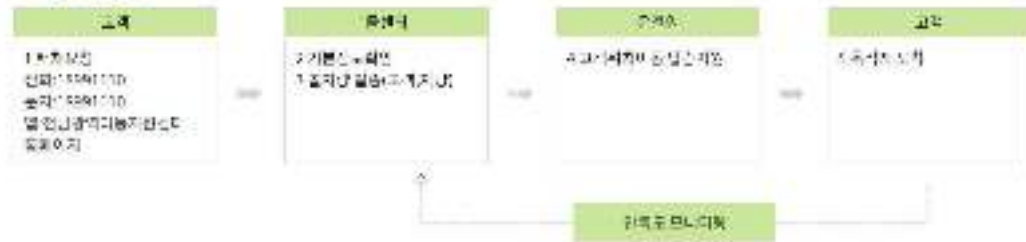
구분		운영방식	위탁기관	접수수단				운영인력(인)
				전화	문자	홈페이지	어플	
서울특별시		위탁운영	서울시설공단	○	○	○	○	759
부산광역시		위탁운영	부산시설공단	○	x	x	○	168
대구광역시		위탁운영	대구시설공단	○	○	○	○	183
인천광역시		위탁운영	인천교통공사	○	○	○	x	205
광주광역시		위탁운영	광주교통약자 이동지원센터	○	x	○	○	140
대전광역시		위탁운영	대전광역시 사회서비스원	○	x	○	○	146
울산광역시		위탁운영	(사)울산장애인복지 서비스지원협회	○	x	○	○	98
세종특별자치시		위탁운영	(사)세종시지체장애인 협회	○	○	○	○	29
광역 센터	경기도	위탁운영	경기교통공사	○	○	○	○	26
	강원도	위탁운영	(주)케이티아이에스	○	○	○	○	2
	충청북도	자체(위탁 추진중)	-	연계시스템만 운영				-
	충청남도	위탁운영	(주)케이티아이에스	○	○	x	○	22
	전라북도	위탁운영	(주)케이티아이에스	○	x	○	○	26
	전라남도	위탁운영	(재)전라남도사회서비스원	○	○	x	○	23
	경상북도	위탁운영	한국교통장애인협회	○	○	○	x	18
	경상남도	위탁운영	경상남도택시운송사업 조합	○	○	x	○	31
제주특별자치도		위탁운영	(사)제주특별자치도 교통약자이동지원센터	○	○	○	○	95

자료 : 2021년 교통약자 이동편의실태조사 및 '2023년 충청북도 조사자료 참고

2) 전남광역이동지원센터

□ 기본체계

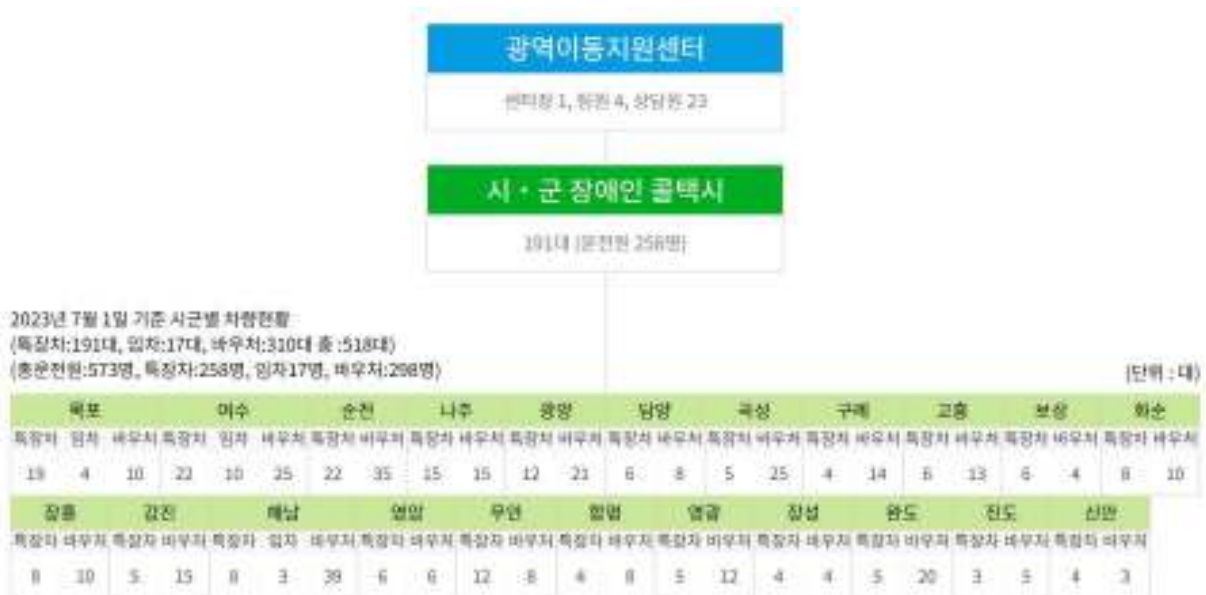
- 전남광역이동지원센터를 중심으로 고객 접수에서 배차, 목적지 도착까지 특별교통수단 운영 체계는 다음과 같음



<그림 V-10> 전남광역이동지원센터 운영체계

□ 운영인력

- 광역이동지원센터 : 센터장 1, 팀원 4, 상담원 23
- 시군 장애인 콜택시 : 191대, 운전원 258명



<그림 V-11> 전남광역이동지원센터 운영인력 및 운영차량

□ 운행구역

- 기본구간(장애인콜택시·바우처택시) : 시·군내 구간
- 확대구간(장애인콜택시) : 출·도착지 한 곳이 해당되는 도내 구간
- 시·군간 관외 이용 차량 부족 시 관내 차량 이용 환승 가능 지점까지 이동
- 특별교통수단 안전운행 가이드라인(국토교통부/2019.3.) 준수

□ 운행시간

- 1일 24시간·연중무휴
- (장애인콜택시) : 1일 24시간·연중무휴
- (바우처택시) : 07시~22시
- 시·군별 이용수요를 감안하여 탄력적으로 운영

□ 이용요금

- 기본 2km 500원, 추가 1km당 100원으로 하며,
 - 상한액 : (관내) 시·군내 버스요금, (관외) 시외버스 요금 적용
- 심야(00:00~04:00)요금 : 기본 2km 1,000원, 추가 1km당 200원
 - 상한액 : (관내) 시·군내 버스 요금의 2배, (관외) 시외버스 요금의 2배 적용

3) 전라북도 광역이동지원센터

□ 이용대상

- 장애의 정도가 “심한 장애인”중 대중교통 이용이 어려운 자(보행상 장애인)
- 65세 이상으로 대중교통 이용이 어려운 자
- 대중교통 이용이 어려운 임산부, 일시적 휠체어 이용자
- 이용대상자를 동반하는 가족 및 보호자
- 타 지역 거주자(심한 장애인)이나 일시적 방문자(사전신청 접수시)

□ 운행시간

- 년 365일 24시간 운영 및 24시간 즉시콜제
- 사전예약 : 이용일 기준 7일전 ~ 전일 17시까지, 선착순
- 14시 : 전주, 10시 : 익산, 군산, 09시 : 그 외지역

□ 이용요금

- 주간 야간 모두 할증 없이 동일 요금 적용
- 광주광역시 및 대전광역시는 동일 권역이라도 권역 외 요금 적용
- 전주시와 완주군은 동일 권역에 포함되지 않아도 동일권역 요금 적용

<표 V-12> 전라북도 광역이동지원센터 이용요금

구분		거리	요금	비고
권역내 요금	기본요금	2km	700원	2,000원 이상시 2천원
	주행요금	km당	100원	
권역외 요금	기본요금	2km	700원	-
	주행요금	700m당	100원	
통행료 및 주차료 등		-	이용자 부담	-
대기료		권역 외	30분당 2,500원 (1시간 무료)	-
		전라북도 외	30분당 2,500원 (2시간 무료)	-

□ 운행구역

○ 전라북도 광역이동지원센터 운행구역은 다음과 같음

<표 V-13> 전라북도 광역이동지원센터 운행구역

운영구역 및 명칭구분			운행방법		배차비율
전라북도 권역내 및 전라북도 인접시군(광주광역시, 대전광역시, 도경계 지자체_10km이내 인접지역)			예약비율 : 즉시콜 60% / 사전예약 40% *사전예약시간 안내 *전주 14시, 군산, 익산 10시, 그 외 9시 선착순 사전예약 (7일전~전일 17시전)		권역내 80%
전라북도 권역외					권역외 (도외포함) 20%
전라북도 외 전국운행 ※ 시·군 동의시 즉시콜 가능			사전예약만 가능		

구분	지자체	비고	구분	지자체	비고
권역1	전주시	—	권역7	순창군	광주광역시 포함
권역2	완주군	—		남원시	
권역3	군산시	—		임실군	
권역4	익산시	—	권역8	장수군	대전광역시 포함
권역5	정읍시	광주광역시 포함		진안군	
	고창군			무주군	
권역6	김제시	—			
	부안군	—			

4) 강원도 광역이동지원센터

☐ 연혁

○ 2013년

- 강원특별자치도 교통약자의 이동편의 증진조례 제정
- 광역이동지원센터 관제시스템 구축
- 광역이동지원센터 운영시작
- 상담원 채용(주간 3명)

○ 2014년

- 운영시간 연장(09:00~18:00 → 07:30~22:00)
- 상담원 3명 증원(파트타임 3명)

○ 2015년

- 상담원 2명 증원(주간 2명)

○ 2016년

- 상담원 1명 증원(주간 1명)

○ 2017년

- 운영시간 연장(07:30~22:00 → 07:00~24:00)
- 상담원 3명 증원(파트타임 3명)

○ 2018년

- 운영시간 연장(07:00~24:00 → 24시간 연중무휴)
- 상담원 4명 증원(주간 4명) 및 6명 근무형태 전환(파트타임 → 야간근로)

○ 2019년

- 6월 승객용 앱 도입 (앱으로 배차신청 가능)

○ 2020년

- 강원특별자치도 광역이동지원센터 위탁(주)KTIS(2021.5. ~ 2023.12.)
- 상담원 3명 증원
- 관제시스템 구축(자동배차 변경)

☐ 센터의 역할

- 도내 18개 시군의 특별교통수단에 대한 이동지원센터 업무지원
- 고객이 다양한 통신을 이용하여 차량이용 신청 시 차량배차 업무추진
- 교통약자의 이동지원에 관한 정보의 수집(통계) 및 제공

□ 운행구역

<표 V-14> 강원도 광역이동지원센터 운행구역

시,군	보유차량 (대수)		운전원 (명)	운행지역				운행시간		
	특별 교통 수단	임차		즉시콜	예약콜			매일	야간운행시간	점심시간
					도내	인근 특별시	경계를 접하는 시군 (다른 도)외 기타 지역			
강원	199	17	243							
춘천	31	5	43	관내	○	서울	가평	00시~24시	00시~ 익일 06시	10시~15시까지 근무조별 휴게 분산
원주	37	8	49	관내	○	서울	성남, 수원, 용인, 여주, 양평, 충주, 제천		00시~ 익일 06시	11시~15시 중 근무조별 휴게 분산
강릉	32	—	33	관내	○	서울			00시~ 익일 06시	11시~15시 중 3교대
동해	9	—	9	관내	○	서울			00시~ 익일 06시	11시30분~14시 근무조별 휴게 분산
태백	5	—	6	관내	○	서울	봉화		22시~ 익일 06시	11시~13시 2교대
속초	9	4	16	관내	○	서울			22시~ 익일 04시	11시~14시 3교대
삼척	8	—	11	관내, 동해시	○	서울	봉화, 울진		22시~ 익일 06시	11시~13시 2교대
홍천	9	—	10	관내	○	서울	양평, 가평		22시~ 익일 07시	11시~13시 2교대
횡성	6	—	8	관내, 원주시	○	서울	양평		22시~ 익일 07시	11시~14시 3교대
영월	7	—	7	관내	○	서울	제천, 단양, 영주, 봉화		22시~ 익일 06시	11시~13시 2교대
평창	7	—	7	관내	○	서울			22시~ 익일 07시	11시~13시 2교대
정선	7	—	7	관내	○	서울	성남, 수원, 양평		18시~ 익일 06시	12시~13시 휴게시간
철원	7	—	9	관내	○	서울	경기도	평일 06시~21시 주말 06시~18시	운행시간 외 1일전 예약운행	휴게시간 자율
화천	4	—	5	관내	○	서울	포천, 가평	00시~24시	22시~ 익일 07시	12시~13시 휴게시간
양구	6	—	7	관내	○	서울			00시~ 익일 06시	12시~13시 2교대
인제	6	—	6	관내	○	서울			평일 8시~익일 07시 주말 21시~익일 09시	12시~13시 휴게시간
고성	4	—	5	관내	○	서울			22시~ 익일 06시	11시30분~13시 휴게시간
양양	5	—	7	관내	○	서울			18시~ 익일 06시	12시~13시 휴게시간

라. 관련법령 검토

1) 교통약자이동편의증진법

□ 운행시간

- 특별교통수단의 운행시간에 대한 기준은 「교통약자 이동편의 증진법」 시행령 제14조의4(특별교통수단운영기준) 제1항 제1호에 ‘특별교통수단의 운행시간은 매일 24시간으로 할 것’으로 규정하고 있음

<표 V-15> 특별교통수단 운행시간 기준 관련 규정

관련 법령	규정 내용
시행령 제14조의4 제1항 제1호	제14조의4(특별교통수단운영기준) 제1항 제1호 1. 특별교통수단의 운행 시간은 매일 24시간으로 할 것

□ 운행구역

- 특별교통수단의 운행구역에 대한 기준은 「교통약자 이동편의 증진법」 시행령 제14조의4(특별교통수단운영기준) 제1항 제2호 가목의 시군의 경우에 해당하는 지역에 해당함

<표 V-16> 특별교통수단 운행구역 기준 관련 규정

관련 법령	규정 내용
시행령 제14조의4 제1항 제2호	제14조의4(특별교통수단운영기준) 제1항 제2호 2. 특별교통수단의 운영 범위는 다음 각 목의 구분에 따른 지역으로 할 것 가. 시·군의 경우 : 다음의 지역 1) 해당 시·군의 관할구역 안 2) 해당 시·군의 관할구역 밖의 지역 중 다음의 지역 가) 해당 시·군을 관할하는 도의 다른 시·군 나) 해당 시·군과 관할구역 경계를 접하는 시·군 다) 해당 시·군과 관할구역 경계를 접하는 특별시·광역시·특별자치시 라) 해당 시·군(관할구역 경계를 접하는 특별시·광역시·특별자치시가 없는 시·군으로 한정한다)의 인근 특별시·광역시·특별자치시. 이 경우 해당 시·군의 조례로 1개 이상의 지역을 정해야 한다. 마) 그 밖에 생활권이나 지역의 특수성 등을 고려하여 특별교통수단의 운영 범위에 포함해야 할 필요성이 있다고 인정되는 지역으로서 해당 시·군의 조례로 정하는 지역

□ 특별교통수단 이용대상 범위

- 특별교통수단의 이용대상 범위에 대한 기준은 「교통약자 이동편의 증진법」 시행규칙 제6조 제1항(특별교통수단 이용대상자 등)에 다음과 같이 규정하고 있음

<표 V-17> 특별교통수단 이용대상 범위 관련 규정

관련 법령	규정 내용
시행규칙 제6조 제1항 및 제2항	<p>제6조(특별교통수단 이용대상자 등)</p> <p>① 특별교통수단을 이용할 수 있는 교통약자의 범위</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 중증보행장애인으로서는 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 삭제 3. 버스·지하철 등의 이용이 어려운 노인 등 특별교통수단을 이용하게 할 필요가 있다고 시·군의 조례로 정하는 사람 4. 제1호 및 제3호에 해당하는 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자 <p>② 제1항 각 호 외의 부분 단서에도 불구하고, 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장(이하 이 조 및 제10조에서 “시장”이라 한다)이나 군수(광역시에 있는 군의 군수는 제외한다. 이하 이 조 및 제10조에서 같다)는 같은 항 제3호에 따른 교통약자(해당교통약자를 동반하는 가족 및 보호자를 포함한다)가 해당 시·군의 관할구역 밖까지 특별교통수단을 이용한 후 해당 지역에서 다시 출발지인 시·군의 특별교통수단을 이용하여 복귀하도록 할 수 있다. 이 경우 제1항제3호에 따른 교통약자중 관할구역 밖까지 특별교통수단을 이용할 수 있는 사람의 범위 및 왕복이용의 요건 등에 필요한 사항은 시·군의 조례로 정한다.</p>

□ 이동지원센터의 업무

- 이동지원센터의 업무에 대한 기준은 「교통약자 이동편의 증진법」 시행령 제14조의 5(이동지원센터 및 광역이동지원센터 운영 기준)의 제1항 제1호에서 정하고 있음

<표 V-18> 이동지원센터의 업무 관련 규정

관련 법령	규정 내용
시행령 제14조의5 제1항 제1호	<p>제14조의5(이동지원센터 및 광역이동지원센터의 운영 기준) 제1항 제1호 이동지원센터와 광역이동지원센터가 수행해야 할 업무</p> <p>가. 이동지원센터의 업무</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 특별교통수단의 이용대상자 선정신청 접수와 이용대상자 여부 확인 2) 특별교통수단의 이용신청 접수와 배정 관리 3) 특별교통수단의 운행 및 안전 관리 4) 특별교통수단을 운행하는 운전자에 대한 안내·상담 및 교육 5) 특별교통수단의 운영에 필요한 통신수단의 구축·운영 및 관리 6) 특별교통수단의 환승·연계지원 7) 출발지·도착지·이용목적 등 특별교통수단 이용 정보에 관한 통계 관리 8) 특별교통수단에 관한 간행물 발간 및 보급 등 특별교통수단의 홍보 9) 그 밖에 이동지원센터의 운영에 필요한 업무로서 해당 시·군의 조례로 정하는 업무 <p>나. 광역이동지원센터의 업무</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 특별교통수단의 환승·연계지원 2) 도의 관할구역 안에 이동지원센터와 광역이동지원센터가 모두 설치된 경우 가목2)·4) 및 6)의 업무. 이 경우 해당 업무는 이동지원센터가 수행하는 업무 범위에서 제외 3) 이동지원센터와 광역이동지원센터를 통합운영하는 경우 가목1)부터 9)까지 업무 4) 그 밖에 광역이동지원센터의 운영에 필요한 업무로서 해당 도의 조례로 정하는 업무

2) 국토교통부 특별교통수단 표준조례(안)

- 자치단체 특별교통수단 조례는 국토교통부에서 제시한 특별교통수단 표준조례(안)을 참고할 수 있음

<표 V-19> 국토교통부 특별교통수단 표준조례(안)

구분	주요내용
특별교통수단 운행방식	이용자 특성, 차량부족 등을 고려하여 특별교통수단 외에 임차·바우처 택시를 적극 도입하고, 특별교통수단(휠체어 승강장비 有)과 임차·바우처 택시(승강장비 無)를 함께 운영하는 경우에는 특별교통수단은 휠체어 이용자가 우선적으로 이용할 수 있도록 하였다
특별교통수단 운행시간	상시(365일 24시간)운행을 원칙으로 하되, 여건상 상시 운영이 곤란한 지자체는 자체 개선방안을 마련
특별교통수단 이용요금	특별교통수단의 요금 상한선을 대중교통요금기준으로 2배 이하로 명시하되, 여건에 따라 즉시 시행이 곤란한 지자체는 별도 시행계획을 마련
특별교통수단 운행지역	관할 행정구역 이외 인접생활권까지를 기본 운행지역으로 하되, 차량여건이나 수요 등에 따라 운행지역을 조정

마. 기초조사 요약 및 시사점

- 충북 광역이동지원센터 운영방안 수립을 위해 앞장에서 여러 가지 기초조사를 수행한 결과 요약 및 시사점은 다음과 같음

<표 V-20> 특별교통수단 및 광역이동지원센터 기초조사 요약 및 시사점

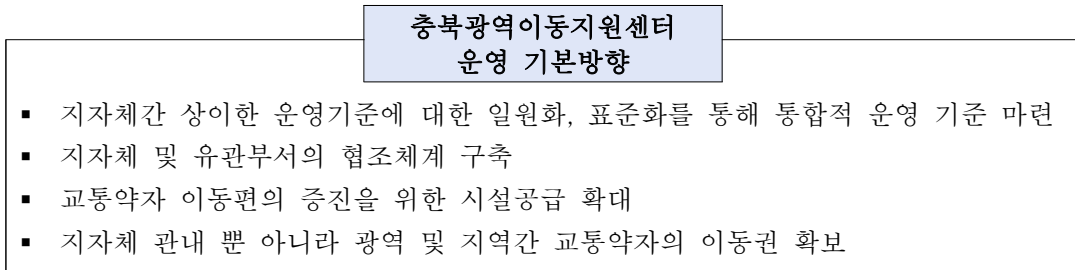
구분	주요내용
충북 시군 특별교통수단 운영 현황	<ul style="list-style-type: none"> • 운행지역 <ul style="list-style-type: none"> - 관내 - 관외는 인근 시군, 도 관할 외 인접도시, 서울 • 운행시간 <ul style="list-style-type: none"> - 청주와 옥천 연중 24시간 - 그 외 : 07(08)시~18(22)시 • 이용요금 <ul style="list-style-type: none"> - 5km까지 1,000원(충주, 음성), 1,500~2,000원(그 외 시군) • 이용대상 <ul style="list-style-type: none"> - 조례에 따름(거의 유사)
특별교통수단 이용 설문조사	<ul style="list-style-type: none"> • 가장 불편한 점 : 특별교통수단 차량 대수 부족 • 적정이용요금 : 버스요금 수준
광역이동지원센터 운영사례조사	<ul style="list-style-type: none"> • 운영기준 표준화된 지역 <ul style="list-style-type: none"> - 전남, 전북, 강원 • 그 외 지역은 이용요금 등을 각 시군 운영기준에 따라 자율적임
관련법령 검토	<ul style="list-style-type: none"> • 운행시간 <ul style="list-style-type: none"> - 24시간 원칙 • 운행구역 <ul style="list-style-type: none"> - 관내, 관외는 인접 시군 및 관할 외 지역은 탄력적 운영 • 이용요금 <ul style="list-style-type: none"> - 상한선은 대중교통요금 2배 이하 • 이용대상 <ul style="list-style-type: none"> - 관련법령 혹은 관련조례 준용

바. 충청북도 광역이동지원센터 운영방안

1) 기본방향

○ 충북 광역이동지원센터는 개별적으로 운영되고 있는 11개 시군의 교통약자 이동지원센터와 협력적 체계 및 특별교통수단의 효율적 운영을 통해 교통약자 도민에게 보다 나은 교통복지 서비스를 제공하기 위해 다음과 같이 광역이동지원센터 운영의 기본방향을 설정함

- 지자체간 상이한 운영기준에 대한 일원화, 표준화를 통해 통합적 운영 효과 도모
- 지자체 및 유관부서의 협조체계 구축
- 교통약자 이동편의 증진을 위한 시설 인프라 개선 및 공급 확대
- 지자체 관내 뿐 아니라 광역 및 지역간 교통약자의 이동권 확보



<그림 V-13> 충북광역이동지원센터 운영 기본방향

2) 광역이동지원센터의 기능

○ 충북광역이동지원센터의 기능은 다음과 같음

- 특별교통수단 이용신청 접수 및 제공
- 특별교통수단 운전자 및 관련자에 대한 안내 및 상담
- 교통약자의 이동지원에 관한 정보의 수집 및 제공
- 다른 시도 및 시·군 이동지원센터와 연계 운영
- 그 밖에 교통약자 이동지원에 관하여 필요한 사항



<그림 V-14> 충북광역이동지원센터의 기능

3) 충북광역이동지원센터 운영기준(안)

□ 운행권역

- 기본구간 : 시군 내 구간
- 확대구간 : 도내 전역 및 타도와 접한 인접 시군, 조례로 정하는 특·광역시까지 확대하되 차량여건이나 수요 등에 따라 운행지역 조정

□ 운행시간

- 1일 24시간·연중무휴
- 즉시콜 : 시군 관내
- 예약콜 : 도내, 시군 경계 지자체, 충청북도 그 외지역
- 야간운행시간 : 00시 ~ 익일 6시 혹은 7시

□ 이용요금

- 기본 2km 500원, 추가 1km당 100원
- 상한액 : (관내) 시·군내 버스요금, (관외) 시외버스 요금 적용

□ 이용대상

- 심한 보행상 장애
- 대중교통 이용이 어려운 65세 이상
- 일시적 휠체어 이용자
- 시군 조례로 정한 사람 : 임산부, 12개월 미만 영아 동반가족, 보호자, 보장구이용대상자
- 교통약자를 동반하는 가족, 보호자

제2절 무장애 이동편의 인프라 개선

1. 교통수단 이동편의시설 개선

가. 필요성

○ (국가 교통약자 이동편의 실태조사 반영) 2021년 교통약자 이동편의 실태조사에서 충북의 버스 이동편의시설 설치 적합도 조사결과는 다음과 같음

- 버스 이동편의시설 적합도 조사항목 중에서 낮게 평가된 항목은 자동안내시설(적합률 44.3%), 전자문자안내판(적합률 66.3%), 교통약자용좌석(적합률 69.6%) 등으로 나타남

<표 V-21> 버스 이동편의시설 기준적합도 조사 결과

(단위 : %)

점검항목	기준적합	미적합	미설치
자동안내시설	44.3	44.3	11.5
전자문자안내판	66.3	9.4	24.3
목적지표시	74.5	25.5	0.0
휠체어 승강설비(저상)	100.0	0.0	0.0
승강구	100.0	0.0	0.0
교통약자용좌석	69.6	6.7	23.6
수직손잡이	95.0	5.0	0.0
장애인접근가능표시(저상)	90.6	3.1	6.3
충청북도 버스 평균	80.0	11.8	8.2

자료 : 2021년 교통약자 이동편의 실태조사, 국토교통부

나. 세부추진계획

1) 전자안내판 확충

□ 관련 규정

○ 자동안내방송시설

- 자동안내방송은 도착정류장의 이름 등을 명확하게 알아들을 수 있는 음량과 음색으로 하여야 한다.
- 자동안내방송은 국어와 영어로 하여야 한다.

○ 전자문자안내판

- 전자문자안내판은 도착정류장의 이름·목적지 등을 명확하게 읽을 수 있도록

버스 안의 전면(前面) 윗부분 또는 중간문 부근에 설치하여야 한다. 이 경우 전자문자안내판의 문자 및 기호는 굵은 글씨체로 표시하고 바탕색과 구별하기 쉬운 색상을 사용하여야 한다.

－ 전자문자안내는 한글과 영문으로 하여야 한다.

□ 전자안내판 개선방안

- 법에서 언급한대로 전자문자안내판은 장애인 및 버스 탑승객이 어떤 위치에서도 식별이 가능하도록 버스의 전면 윗부분 또는 중간문부근에 설치하여야 하며, 문자와 기호는 멀리서도 식별이 용이하게 굵은 글씨체로 표기하고 바탕색과 구분이 가능한 색상으로 표기



<그림 V-15> 전자안내판 개선 사례

2) 교통약자 좌석 확충

□ 관련 규정

- 교통약자용 좌석은 승강구 부근의 앉기 편리한 위치에 지정하되, 전체 좌석의 3분의 1 이상의 좌석을 교통약자용으로 지정하여야 한다.
- 교통약자용 좌석 옆에는 교통약자를 위한 좌석임을 나타내는 안내판을 부착하여야 한다.
- 정차 스위치는 교통약자가 좌석에 앉은 상태에서 사용할 수 있는 위치에 설치하여야 한다.
- 휠체어 승강설비가 설치된 버스에는 휠체어 사용자를 위한 전용공간을 길이 1.3미터 이상, 폭 0.75미터 이상 확보하여야 하며, 지지대 등 휠체어를 고정할 수 있는 설비를 갖추어야 한다.

□ 교통약자 좌석 개선방안

- 교통약자석은 어린이, 임산부, 고령자, 영유아를 동반한 자 등 교통약자가 대중교통 편의를 위해 만든 전용좌석이며, 「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」 별표1 (이동편의시설의 구조·재질등에 관한 세부기준)에 따라 전 좌석의 1/3이상을 교통약자용 좌석으로 지정해야함



<그림 V-16> 교통약자 좌석 개선 사례

2. 여객시설 이동편의시설 개선

가. 필요성

○ 도단위 농어촌 버스정류장의 이동편의시설 설치율 저조

- 2021년 전국 버스정류장 이동편의시설 설치율 실태조사 결과를 살펴 보면 충북은 31.4%로 나타남
- 서울, 부산, 대구 등 대도시권에 비해 9개도의 버스정류장 이동편의시설 설치율은 40% 미만으로 대부분 낮은 수준임



<그림 V-17> '21년 버스정류장 이동편의시설 전국 시도 설치율 비교

○ 충청북도 버스정류장 이동편의시설 설치기준 항목 중에서 동선분리, 점형블록, 선형블록, 안내판점자 및 음성안내 부분에 대한 개선이 필요함

<표 V-22> 충북 버스정류장 이동편의시설 설치기준 항목별 적합률

(단위 : 건, %)

구분	설치 기준	기준 사례수	기준적합		기준미적합		미설치	
			사례수	비율	사례수	비율	사례수	비율
턱낮추기	보도와 차도의 높이차이 15cm이하	41	18	43.9	23	56.1	0	0.0
활동공간	0.8m이상 확보 및 1.8m×1.8m이상 회전공간 확보	41	15	36.6	12	29.3	14	34.1
동선분리	시각장애인과 휠체어장애인이 교차하지 않도록 동선분리	41	8	19.5	0	0.0	33	80.5
점형블록	시각장애인이 위치를 감지할 수 있도록 설치	41	5	12.2	0	0.0	36	87.8
선형블록	점형블록과 함께 선형블록 설치	15	2	13.3	3	20.0	10	66.7
안내판부착위치	안내판을 바닥에서 1.5m안팎 설치	26	18	69.2	4	15.4	4	15.4
안내판점자 및 음성안내	안내판에 점자안내 및 음성안내 제공	26	1	3.8	14	53.8	11	42.3
버스정보조회 버튼	바닥면으로부터 1.2m이내 설치	21	11	52.4	2	9.5	8	38.1
충청북도 평균		-	-	31.4	-	23.0	-	45.6

나. 세부추진계획

1) 무장애버스정류장 설치

□ 설치 대상

- 정류소 설계시 이용승객 및 차량의 특성을 고려하여야 하며, 무장애정류소의 설계대상 및 기준은 저상버스를 이용하는 휠체어이용자로 한다.
- 이동보조기구, 수동 및 전동 휠체어이용자 등을 고려한 필요공간은 $0.22\text{m(L)} \times 0.76\text{m(W)}$ 이상으로 하며, 회전반경은 1.5m를 확보하도록 한다. 또한, 높이는 보도의 시설 한계 높이 2.5m를 적용한다

□ 무장애정류소의 개념

- 일반적으로 시내버스정류소는 도로의 차로부분에서 1단 올린 보도부분이며, 보도상의 버스정류소 주변은 단차가 없이 누구라도 용이하게 접근할 수 있어야 한다.
- 즉, 무장애정류소는 정류소 접근에서부터 버스승하차, 특히 저상버스이용자를 대상으로 버스이용에 불편이 없도록 정류소 여건 및 버스이용환경이 조성된 정류소를 의미한다.



<그림 V-18> 무장애버스정류장 개념

□ 무장애버스정류장 설치 기준

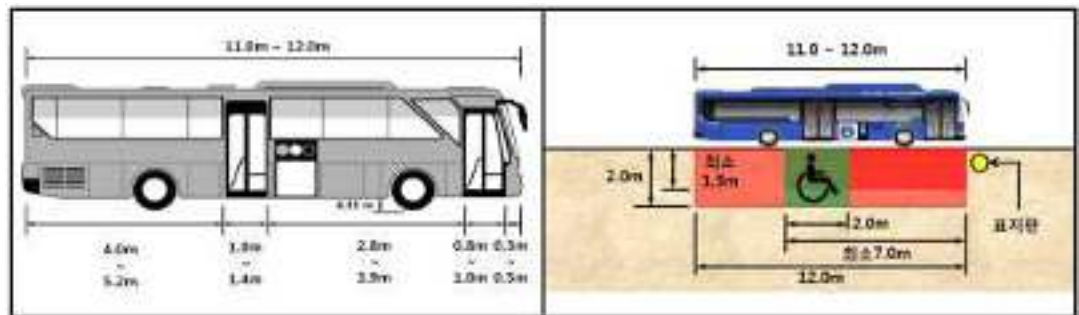
○ 기본고려사항

- 일반인 대기공간과 장애인(휠체어) 대기공간을 구분하도록 한다.
- 시각장애인과 휠체어이용자의 동선을 분리하여, 교차되지 않도록 한다.

- 신체장애인, 고령자 및 일시적 교통약자를 함께 고려하여, 모두가 편리하게 이용할 수 있는 정류소 환경을 조성하도록 한다.
- 장애인의 이동 및 승하차를 고려하여 시설물을 배치하며, 승하차 편의를 위하여 버스운전기사가 가능한 도로경계석 가까이 정위치 정차 할 수 있도록 정류소 여건을 조성한다.
- 시내버스는 어르신, 장애인, 어린이 등 교통약자가 편리하게 승하차 할 수 있도록 도로경계선에서 50cm 이내로 정차하여야 한다

○ 승강장

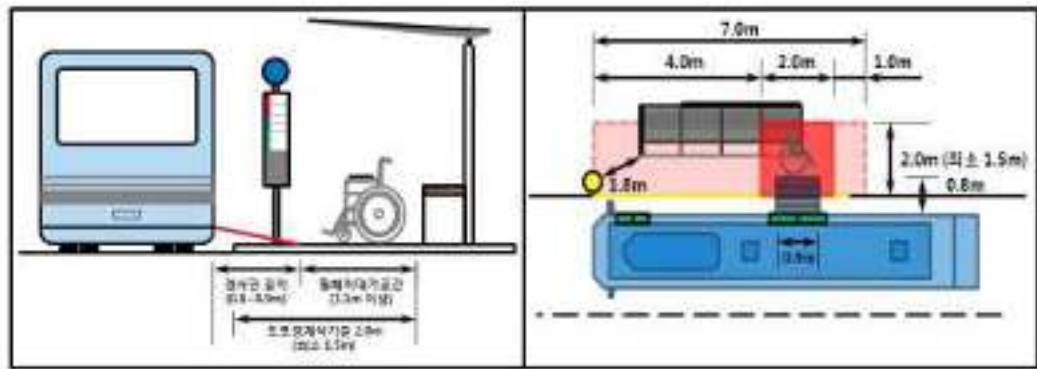
- 무장애정류소의 승강장은 시내버스 재원 및 휠체어이용자의 대기공간 및 회전반경 등을 고려하여 2.0m(W)×12.0m(L)(최소1.5m×7.0m) 무장애영역을 포함하는 규모 이상의 승강장을 조성한다.
- 그리고, 무장애영역, 특히 최소무장애영역(1.5m×7.0m) 내에는 표지판 및 승차대 등 정류소부대시설을 포함, 그 어떤 시설물도 설치하지 않도록 한다.
- 또한 무장애영역 내에 휠체어이용자의 대기 및 저장버스의 경사판 이용을 위한 휠체어 승강장(2.0m×2.0m)을 포함하도록 한다.



<그림 V-19> 무장애버스정류장의 승강장 길이

○ 휠체어승강장(대기장소)

- 휠체어이용자의 저장버스경사판 이용편의를 위하여, 차량정차위치, 경사판길이, 휠체어대기공간 등을 고려하여 도로경계석을 기준으로 2.0m(W)×2.0m(L) (최소 1.5m×1.5m)의 휠체어승강장을 설치하도록 한다.



<그림 V-20> 휠체어 승하차장

○ 도로경계석

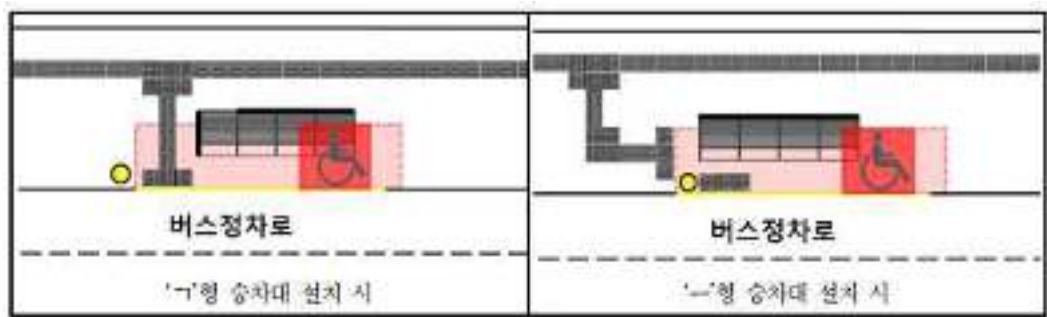
- 기존의 도로경계석은 도로면과 직각으로 설치되어있어 차량운전자는 차량손상 등에 대한 우려로 승강장과의 정차간격을 최소화하는데 한계가 있다.
- 따라서, 무장애정류소의 승강장부 도로경계석은 오목형 및 경사형 등으로 설치하여 승강장과 차량의 수평간격에 의한 승하차 불편을 최소화하도록 한다.



<그림 V-21> 승강장과 차량간격 최소화 방안

○ 점자블럭

- 시각장애인이 위치를 감지할 수 있도록 점자블록을 설치하여야 하며 승강장의 보도폭이 넓은 때에는 점형블록과 선형블록을 병설하고, 보도폭이 좁은 때에는 점형블록만을 설치할 수 있다.
- 또한, 정류소는 휠체어의 진출입, 회전 등이 가능하여야 하며, 휠체어사용자와 시각장애인이 서로 교차하지 않도록 동선을 분리한다.
- 차도와 연접하는 승강장의 전면에는 점형블록은 도로경계선으로부터 0.3m 전면과 선형블록이 시작·교차 또는 굴절되는 지점에 설치하여 경계부에 대한 인지가 양호하도록 한다.
- 선형블록은 유도방향에 따라 평행하게 연속하여 설치하며, 버스승강장에 대해 명확히 안내하도록 설치한다.



<그림 V-22> 버스승강장 점자블럭 설치

○ 버스안내단말기

- 버스정보안내단말기는 설치유형은 현장여건을 고려하여 승차대일체형, 독립형, 표지판일체형으로 설치하며, 정보표출화면의 양/단면형은 대기수요 및 정류소혼잡도를 고려하여 선정하되, 가급적 정류소 접근 시민의 편의를 고려하여 양면형의 버스정보안내단말기를 설치하도록 한다.
- 독립형의 버스정보안내단말기 설치위치는 무장애최소영역(W1.5m×L7.0m) 외부, 버스진행 방향 뒤쪽으로 설치하는 것을 원칙으로 하며, 현장여건상 부득이한 경우에는 교통약자의 이용 편의를 우선적으로 고려하여 설치위치를 선정하도록 한다.



<그림 V-23> 독립형버스안내단말기(BIT) 설치 위치

○ 장애인대기알림시설

- 교통약자(시각장애인)를 위한 대중교통 이용편의를 위하여 스마트폰 등 모바일기를 이용한 음성안내시스템을 제공(2015년 시범추진)



<그림 V-24> 무장애정류소 내 시각장애인을 위한 음성안내시스템

사업 전	사업 후 : 승차대, BIT 설치
사업 후 : 장애인 대기공간 표시	사업 후 : 승하차공간 및 점자블럭 설치

주) 사 업 명 : 서울시 가로변정류소 이용환경개선사업 (무장애 정류소 등)

시범사업기간 : 2015. 6월 ~ 2016. 4월

시범사업예산 : 740백만원

시범사업규모 : 15개소

<그림 V-25> 서울시 무장애정류소 사업 전과 후(신한은행 신월동 지점)

2) 여객터미널 이동편의시설 개선

□ 충북 여객터미널 이동편의시설 미흡한 부분

○ 충청북도의 여객터미널 이동편의시설 설치율은 '21년 실태조사 결과 67%로 나타남

- 세부평가항목 중 평가가 낮게 나타난 항목은 안내시설 설치율이 50.6%로 평가됨. 특히, 안내 및 유도시설이 33.3점으로 가장 낮게 평가됨

<표 V-23> 2021년 충북 여객터미널 이동편의시설 설치율 실태조사 결과

(단위 : 건, %)

구분		충북 설치율
기준 사례수		15
평균		67.0
매개(외부)시설	보행접근로	92.5
	장애인전용주차구역	87.1
	평균	89.8
내부시설	출입구(문)	73.7
	통로	-
	경사로	59.5
	엘리베이터	93.8
	에스컬레이터	-
	계단	74.0
	평균	75.2
위생시설	화장실일반사항	54.6
	대변기	61.0
	소변기	61.1
	세면대	67.1
	평균	61.0
안내시설	점자블록	68.3
	안내 및 유도시설	33.3
	경보피난시설	50.0
	평균	50.6
기타시설	매표소	58.3
	자동발매기 및음료대	94.4
	승강장	80.0
	임산부휴게시설	0.0
	평균	58.2

자료 : 2021 교통약자 이동편의시설 실태조사

□ 안내 및 유도시설 설치기준

○ 일반안내도가 설치되어 있는 경우에는 점자를 함께 적어 점자안내판을 설치하여야 한다.

- 시각장애이용 유도신호장치는 음향·시각 및 음색 등을 고려하여 설치하여야 하며, 특수신호장치를 소지한 시각장애인이 접근할 경우에는 대상시설의 이름을 안내하는 전자식 신호장치를 설치할 수 있다.
 - 여객시설에 설치된 엘리베이터 등 이동편의시설의 설치위치를 여객시설의 종합안내도 및 출입구 안내표시 등에 표기해야 하며, 외부 출입구 주변에도 이동편의시설의 설치위치 안내판을 설치할 수 있다
- 여객터미널 이동편의시설 개선방안
- 여객터미널의 이동편의 시설 정비를 통하여 교통약자가 불편함 없이 탑승하고 터미널 내의 시설물을 편리하게 이용할 수 있는 환경을 조성
 - 현재 국토부와 한국지체장애인협회가 장애인 이동권확대를 위해 시범운영 중인 휠체어 버스(고속·시외) 및 휠체어 승강용 슬로프를 이용하기 쉬운 슬로프의 구조적 개선이 필요함
 - 또한 시청각장애인을 위하여 터미널내에서 대기소-매표소-화장실 등 휴게시설-승강장을 연계하여 이용할 수 있도록 점자 블록을 기준에 맞게 설치하고 교통약자에게 여객터미널 이용관련 정보를 제공할 수 있는 점자(음성)안내판 설치



<그림 V-26> 자동차여객터미널 이동편의시설 개선 사례

3. 보행환경 개선 방안

가. 필요성

- 2021년 전국 시도 보행환경 이동편의시설 기준적합률 실태조사 결과를 살펴 보면 충북은 72%로 9개도 중 경기도(75.6%) 다음으로 높게 나타남



<그림 V-27> 전국 시도 보행환경 이동편의시설 기준적합률 실태조사 결과

- 충북 보행환경 적합률 조사의 세부항목 중 낮게 평가된 항목은 점자블록(46.9%)과 자동차진입제어말뚝(볼라드, 49.2%) 항목으로 나타남

<표 V-24> 충북 보행환경 기준 적합률 실태조사 미흡한 부분

(단위 : 건, %)

구분	충북 설치율
기준 사례수	42
평균	72.0
보도	88.4
차량진출입부	85.7
턱낮추기	95.3
점자블록	46.9
지하도 및 육교	—
장애인전용주차구역(노상주차장)	—
음향신호기 및 잔여시간표시기	
자동차진입제어말뚝(볼라드)	49.2

자료 : 2021 교통약자 이동편의시설 실태조사

나. 세부추진계획

1) 보행로 개선

□ 교통약자를 위한 보도 설치 기준

○ 보도의 유효폭

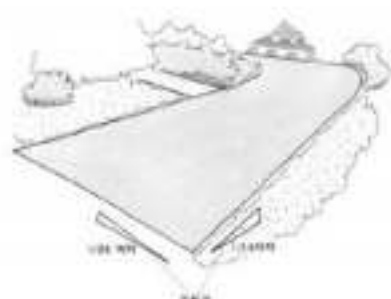
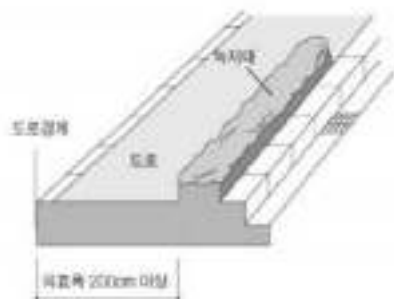
- 휠체어 사용자가 통행할 수 있도록 보도 또는 접근로(이하 “보도등”이라 한다)의 유효폭은 2미터 이상으로 하여야 한다.
- 보도 등의 유효폭이 1.5미터 미만인 경우에는 휠체어 사용자가 다른 휠체어 또는 유모차 등과 교행할 수 있도록 50미터마다 1.5미터×1.5미터 이상의 교행구역을 설치하여야 한다.

○ 포장

- 보도 등의 바닥표면은 교통약자가 미끄러지지 아니하는 재질로 평탄하게 마감하여야 한다.
- 보도블록 등으로 보도 등을 포장하는 경우에는 이음새의 틈이 벌어지지 아니하도록 하고, 바닥면을 평탄하게 시공하여야 한다.
- 교통약자가 빠질 위험이 있는 곳에는 덮개를 설치하되, 덮개의 표면은 보도등과 같은 높이가 되도록 하고 덮개에 격자구멍 또는 틈새가 있는 경우에는 그 간격이 1센티미터 이하가 되도록 하여야 한다.

○ 기울기

- 보도 등의 기울기는 18분의 1 이하로 하여야 한다. 다만, 지형상 불가능하거나 기존 도로의 증축·개축 시 불가피하다고 인정되는 경우에는 12분의 1까지 완화할 수 있다.



<그림 V-28> 교통약자를 위한 보도 정비 개선 사례

2) 교통약자 보호구역 확대지정

- 노인·장애인보호구역 시설 강화 : 보호구역 시작 및 종점 구간에 도로 표시 및 표지판 등 설치를 강화하여 보호구역의 인식 강화 필요
- 특히, 노인 및 장애인보행자 안전강화를 위한 속도위반단속카메라 설치, 보행자 자동감지시스템(보행속도가 느린 보행자 고려) 등 설치
- 노인·장애인보호구역확대 지정 : 고령화 및 장애인인구의 사회활동 증가를 고려하여 노인 및 장애인보호구역의 확대 지정 추진



<그림 V-29> 교통약자 보호구역 개선사례

제3절 무장애 교통복지문화 조성

1. 교통약자를 위한 무장애인증 제도 도입

가. 필요성

- 우리나라는 2007년 장애인 등 사회적 약자들의 이동권과 관련된 기본적인 인권보장과 더불어 포괄적 의미의 편의성을 보장하는 생활환경의 조성 과 정비를 위하여 「교통약자의 이동편의증진법(이하 "교통약자법")」 및 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진보장에 관한 법률(이하 "편의증진법")」에 기초하여 「장애물 없는 생활환경 인증제도 시행지침(이하 "시행지침")」을 작성하고, 「장애물 없는 생활환경 인증제도(이하 "인증제도")」를 시행하기에 이르렀고, 인증제도를 통하여 교통(보행)약자와 같은 사회적 약자들로 하여금 편의시설의 이용이나, 편의시설의 이용을 위한 이동 및 접근에 불편함이 없도록 하는 환경의 조성을 계획 단계부터 검증하고 등급을 부여하여 타 시설 또는 환경과의 차별화를 시도하고 있음
- 그러나 우리나라의 인증제도는 인증지표 및 심사기준 등이 장애인 편의시설의 설치에 대한 기준을 근거로 하여 작성되어 운영되고 있기 때문에, 인증제도의 가장 중요한 의미라고 할 수 있는 이동의 연속성 확보에는 다소 미흡한 부분이 있음
- 따라서, 본 제도가 정착하고 활성화되기 위해서는 합리적인 제도개선이 필요한데, 이를 위해서, 사회적 약자들에 대한 환경과 제도가 선진화된 것으로 알려진 일본과 독일의 사례조사를 실시하고, 국내 시범인증과 해외사례조사를 결과에 대하여 소개하고 시사점을 도출

나. 교통약자 BF인증 선진사례

1) 보도 및 횡단시설

- 장애물 구역, 보행안전구역
 - 보행안전구역의 유효폭을 1.5~2.0m로 휠체어 이용자와 보행자가 교차시 불편 없이 이동할 수 있으며, 보행안전구역내에 단차와 기울기도 거의 없는데, 독일은 시가지에는 산지나 구릉지가 거의 없어 자전거도로와 보행도로가 잘 조성되어져 있음

- 특히, 독일과 일본은 각 보도의 재질과 색상을 달리하여 장애인들이 도로의 성격을 인지할 수 있도록 구성되어 있고, 횡단시설까지 유도블록이 연결되어 있음



일본 동경

독일 프랑크푸르트

<그림 V-30> 각국의 보행로

○ 유도방식 및 보행지원시설

- 유도방식 및 보행지원시설은 사회적 약자들이 이동시 인식성을 높이고, 불편함을 제거하기 위한 시설로 점자블록, 안내설비, 경보 및 피난설비 등임
- 일본과 독일은 보행자 이동의 연속성과 인식성을 높이기 위한 장치인 유도블록에 대해서 보도와 다른 색을 이용하여 설치하였음. 보행자 바닥재질은 일본과 독일의 모두 다양하게 사용하였지만, 공통적으로 미끄럽지 않은 재질을 사용하고 있으며, 보행로 유도블록은 연속성 확보를 위하여 보행로 유도블록이 연속선상에서 단절될 수 있는 맨홀, 배수로 등이 설치될 경우, 맨홀및 배수로의 덮개는 보도의 재질 혹은 유도블록과 동일한 재질로 세심하게 설치하였음
- 공중전화와 같은 기타 편의시설의 설치에 일본의 경우 우리나라의 경우와 별로 다르지 않게 장애인 전용 시설을 설치하고 있지만, 독일의 경우는 유니버설 디자인이 적용된 개념으로 별도로 사회적 약자들이 전용으로 사용하는 시설을 설치하지 않으면서 사회 구성원 모두가 같은 시설을 이용할 수 있는 시설로 설치되어 있음



[일본] 동경도청시 유도블록 및 세인라인

[독일] 프랑크푸르트 중앙역사내 유도블록

<그림 V-31> 각국의 안내시설

○ 횡단시설

- 4차선이상의 도로에 주로 설치된 보행섬은 2.5m~3m의 폭으로 단차를 제거하여 설치하여, 다양한 사람이 이동하기 편리하게 설치되어 있고, 대부분의 보행섬은 차량 진입억제용 가드레일 설치하여 안전을 고려하였음
- 독일에는 차량을 위한 신호, 보행을 위한 신호, 자전거를 위한 신호가 같이 설치되어 있음. 시각장애인을 위해 수동식 신호조작기와 자전거를 위한 신호조작기를 함께 설치하였는데, 이러한 수동식 신호조작기는 횡단보도로부터 1m이내, 바닥면에서 1.5m 높이에 설치하여 휠체어를 사용하는 신체장애인 또는 키가 작은 어린이도 쉽게 접근할 수 있도록 하였음
- 신호조작기는 과거에는 진동신호기를 사용하였으나, 새로운 신호조작기는 균일한 음(音)으로 안내하는 추세이다. 또한, 독일의 경우 교통신호기를 대기공간의 중심에 설치하였는데, 이는 양쪽방향에서 접근하는 횡단보도 이용자들에게 공평한 기회를 제공한다는 의미임



[일본] 동경시내 횡단보도

[독일] 베를린시내 횡단보도

<그림 V-32> 각국의 횡단시설

2) 매개시설 및 내부시설

- 매개시설 및 내부시설은 건축물, 여객시설, 공원 인증에서 검토하는 항목으로, 주접근로, 장애인 전용주차구역, 주출입구(문), 복도, 통로, 계단, 경사로 및 승강기 등에 대한 시설의 설치여부 및 평가기준에 따른 설치 조건을 평가함

○ 주출입구

- 주출입구 및 진입로는 일반적으로 경사 및 단차가 없어야 하며, 유도블록과 경고블록으로 동선을 유도하고 출입구를 경고하여 이동의 편의성을 제공해야 함
- 일본의 경우 평지에 장애인을 위한 유도블록과 안내선이 명확하게 설치되어 있으며, 독일 역시 주출입구에 대한 안내선이 설치되어 있음. 일본은 우리나라와 같은 노란색의 유도블록을 주로 설치하는데 비해, 독일의 경우 대부분의 안내블록이 보행로와 색상은 구분이 되지만, 대비가 크지 않아 다소 인식성이 떨어짐



주) 1번과 2번 : 일본, 3번과 4번 : 독일, 5번과 6번 : 우리나라

<그림 V-33> 매개시설 접근로

○ 장애인 전용주차구역

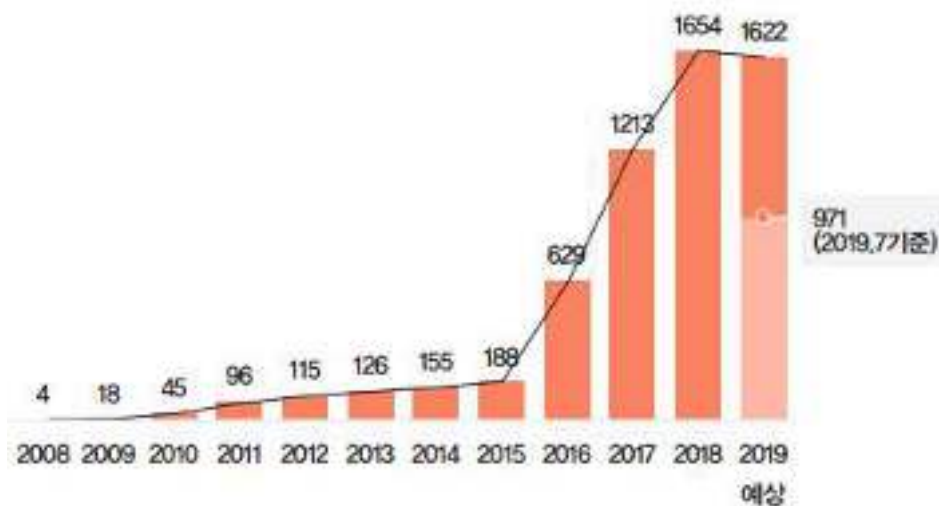
- 모든 국가에서 장애인 주차장은 주출입구에서 가까운 곳에 설치하여 이동 동선을 줄이고, 주차면과 주차면 사이에 공간을 넓게 확보하여 주차시 사소한 사고도 미연에 방지하고 있음
- 그러나, 장애인전용 주차면으로 유도하기 위한 시설과, 장애인 주차장의 관리면에서는 다소 차이가 있음. 일본의 경우 장애인주차장의 표시는 LED 입식방법을 설치하여 쉽게 접근할 수 있도록 하고, 장애인 주차장으로 진입시 사이렌이 울려 다른 차량이 장애인차량을 인지할 수 있도록 하였음

○ 승강기

- 인증제도에서 승강기의 경우 건축물과 여객시설에 평가항목으로 규정되어 있는데, 승강기는 이동편의를 위해서 매우 중요한 시설로서, 승강기 전면과 승강기 내부 규모, 승강기 출입구 규모, 조작버튼, 손잡이 등에 대해서 평가
- 최근에는 승강기가 장애인 편의시설 규정에 따라 규격이 정해져서 생산되기 때문에, 건축물의 물리적 환경이 불가피하지 않은 이상, 기준에 따라 설치되고 있음
- 일본과 독일의 승강기는 출입문이 매우 넓고, 대부분 승강기의 전면 공간은 휠체어 활동공간(1.5m×1.5m)을 크게 확보하고 있음. 승강기의 도착여부를 문자 및 음성으로 안내하고, 승강기의 진행방향, 정지 예정층, 현재의 위치를 문자 및 음성으로 안내하는 경우도 대부분임. 조작버튼은 성인용(1.5m 높이에 설치), 어린이용(0.9m 높이에 설치)에 설치하고, 승강기 모든 손잡이를 차갑지 않은 재질을 사용하였으며, 기존 승강기 사용이 불편하거나 어려울 때 안내원을 부를 수 있는 호출버튼을 설치되어 있음

다. 교통약자 이동편의시설 BF인증 현황 및 개선방안

- 우리나라는 장애인등편의법, 교통약자법과는 별도로 2008년부터 장애물 없는 생활환경 인증 제도를 시행하고 있음
 - 장애물 없는 생활환경인증은 장애인은 물론, 어린이·노인·임산부 등과 일시적 장애를 가진 누구나 개별시설·지역 등을 이용함에 있어 불편을 느끼지 않도록 계획·설계·시공·관리 여부를 공신력 있는 기관에서 평가하여 인증하는 제도로 「장애인등편의법」 제 10조의2와 「교통약자법」 제17조의2에서 규정하고 있으며 건축물 등 개별시설(공원, 공공건축물 등)은 보건복지부에서, 교통수단 및 여객시설 등은 국토교통부에서 별도로 분리하여 관리 및 운영하고 있음
- 국토교통부에서 관리 운영하는 개별시설 중 여객시설, 교통 수단과 지역 인증 등은 의무화되지 않고, 아직 신청제로 운영되고 있는 실정
 - 보건복지부가 관리 운영하는 개별시설 중 건축물에 한하여 2015년 부터 국가 또는 지방자치단체가 신축하는 건축물의 경우에는 반드시 의무적으로 장애물 없는 생활환경 인증을 획득하도록 의무 규정을 두어 시행하고 있음



<그림 V-34> 장애 없는 생활환경 BF인증 현황(2019년 기준)

- 2015년 이후 건축물 인증은 급격히 증가한 반면, 여객시설, 도로, 지역 인증 등은 매우 저조한 인증실적을 보이고 있음
 - 건축물 인증은 2015년 의무화 이후 매우 급속히 성장하여 전체 인증건수의 96.7%를 차지하고 있어 매우 비정상적이라 할 수 있음

<표 V-25> 장애물 없는 생활환경 인증 종류별 현황

(단위 : 건)

시설 종류	인증 건수
도시	1
건축물	5,042
공원	12
여객시설	151
도로	8
교통수단	0

- 이와 같은 현상이 나타나고 있는 가장 중요한 이유는 첫째, 개별시설 중 건축물외 여객시설 등이 의무화가 되어 있지 않고 도로나 지역 등도 의무화되어 있지 않다는 것, 둘째, 관련 주무부처가 국토교통부와 보건복지부로 상이하여 관련 인증의 주체가 모호하다는 것, 셋째, 건축물 관련 규정과 여객시설 및 공원 도시 등 인증 관련 규정이 서로 상이하고 이를 통일하기 위한 기준 개선이 매우 어렵다는 것 등을 꼽을 수 있음. 이러한 이유는 인증을 받아야 하는 소비자가 느끼는 난이도가 매우 높게 하는 요인이 되고 있다고 할 수 있음

- 현행 법령상 두법에서 나누어 운영되고 있는 인증제도를 하나로 통합하여 제도를 운영함으로써 효율성을 높이고, 건축물 이외의 도로 등 이동편의 가장 기본적인 도시기반시설을 포함한 생활환경 전반을 아우를 수 있도록 의무대상시설을 넓히며, 장애인 등 교통약자의 이동권을 보장하기 위하여 이와 같은 사항을 하나의 기준으로 통일하여 관리할 필요가 있음

2. 교통약자 이동편의 서비스 교육 강화

가. 필요성

- 현행 교통약자법은 특별교통수단을 운행하는 운전자와 철도나 비행기의 사업주가 승무원을 고용할 경우, 해당 종사자에 대해 교통약자 서비스에 관한 교육을 받도록 명시하고 있음
- 하지만 교통약자들이 일상에서 자주 이용하는 버스와 택시는 안내정보 부족, 운전자의 불친절, 교통약자에 대한 응대요령 부족 등으로 여전히 상당수의 교통약자가 불편을 겪는 상황
- 최근 서울시에서 실시한 ‘시각장애인 버스 이용 실태조사’ 보고서에 따르면, 전체 교통약자의 버스 이용률은 55.1%인데 반해 장애인의 버스 이용률은 39.5%에 불과했음. 장애인의 버스와 택시 이용을 위한 인프라 또한 미비한 것으로 나타났음
- 이에 개정안에서는 버스, 택시 운전자도 교통약자에 대한 응대요령, 지원방법, 비상상황 발생 시 대처 방법 등에 대한 교육을 받도록 해 교통약자가 교통수단을 안전하고 편리하게 이용하려는 내용을 담고 있음
- 교통약자의 이동편의를 지원하는 특별교통수단 운영 및 이용이 지속적으로 증가 함에 따라 특별교통수단에 대한 안전성 증진에 대한 사회적 요구에 맞출 수 있도록 운전자의 교육강화가 필요하며 고령자와 어린이, 임산부가 많이 이용하는 시내·시외버스 운수종사자들까지의 교육 확대가 필요함
- 현재 「충청북도 교통약자 이동편의 증진 조례 제13조(교육)」에서 특별교통수단 운전자에 대한 서비스 교육을 명시하고 있으나, 이를 위한 교육메뉴얼은 전무한 실정임
- 교통약자 특별교통수단 안전사고 예방과 이용자 차내 안전성, 서비스 증진을 위해 교육 및 서비스 메뉴얼을 제작 및 배포할 필요가 있음

나. 세부추진계획

□ 교육 매뉴얼 제작 및 보급

- 특별교통수단 안전운행 매뉴얼은 충청북도가 내용을 제작하여 11개 시·군에 전달하고 시·군 지자체에서 인쇄하여 특별교통수단 운전자에게 설명 및 배포를 추진함
- 특별교통수단 및 시내/시외버스 운전자 교통약자 서비스 교육강화 방안을 수립한 후 11개 시·군 전체 운전자에 대한 교육을 실시함
- 본 사업은 충청북도 및 유관기관과 협력하여 매뉴얼 작성 및 교육강화 방안을 마련하고 추진할 수 있도록 지원

□ 교육내용

- 교통약자의 이동편의 증진에 관한 법령 및 정책에 관한 사항
- 이동편의시설의 설치, 유지 및 관리에 관한 사항
- 교통약자의 유형별 특성 및 성인지교육
- 장애인 인권에 관한 사항
- 교통약자 서비스에 관한 사항
- 그 밖의 교통약자의 이동편의 증진을 위하여 필요한 사항

3. 중복 무장애 거버넌스 구축

가. 필요성

- 교통복지관련 업무를 수행하는 기관은 지방자치단체, 교통수단 사업자, 여객시설 사업자 등 다양하나, 협력체계 부족으로 체계적인 교통복지정책 추진 저해
- 협력체계 부재로 여객시설과 교통수단 사업자에서 서비스의 중복제공 또는 공백이 발생하는 등 비효율 문제 발생
- 지방자치단체 내에서도 특별교통수단, 저상버스, 도시철도, 보도 등 담당 부서들이 서로 다른 경우가 많아 정책 시행 일관성 확보 필요

나. 세부추진계획

- 일관성 있는 정책을 추진하고 이행력을 담보하기 위해 충청북도-지역(시·군) 교통복지협의체를 구성·운영
- 교통행정기관을 중심으로 전문가, 사업자 등으로 협의회를 구성하고 교통약자이동권 관련 정보공유 및 정책 추진을 위해 협력
- 교통약자 이동편의 증진계획 수립 및 이행, 기준적합성 심사, 교통사업자 교육 등 법적 의무사항 이행 점검체계 구축
- 교통약자 이동편의 증진계획 수립 및 이행
 - 국가·지방 증진계획의 적기 수립 및 정합성 확보, 연차별 시행계획 및 추진실적 관리
- 기준적합성 심사
 - 교통행정기관에서 교통수단·여객시설 면허·허가시 이동편의시설 설치 적합여부 심사
- 교통사업자 교육
 - 교통사업자는 시·도지사 또는 시장·군수·구청장이 실시하는 이동편의시설 설치 및 관리 등에 대해 교육을 받아야함



<그림 V-35> 충청북도 및 시군 교통복지협의체 구성 예시

VI. 재원조달계획

VI

제6장 재원조달계획

제1절 소요예산

1. 광역이동지원센터 구축 및 운영비

○ 총소요예산 : 14억원

- 구축비 : 1.51억원
- 운영비 : 1.62억원
- 인건비 : 10.2억원
- 위탁수수료 : 0.67억원

<표 VI-1> 광역이동지원센터 구축 및 운영비 소요예산 산출

(단위 : 천원)

구 분	내 용	수량	단위금액	총 비용
위탁금	합 계			1,400,000
운영비	센터 임대료 및 관리비	1년	25,000	25,000
	센터 인테리어 및 공사	1식	30,000	30,000
	관제시스템 및 홈페이지 리뉴얼	1식	50,000	50,000
	사무실 환경구축	1식	40,000	40,000
	관제용 전화기 구매		300	0
	센터 PC, 모니터 부족분 구매	3식	2,000	6,000
	광역센터 홍보비	1년	20,000	20,000
	사무관리, 소모품, 공공요금 등	1년	27,000	27,000
	차량운영비(랩핑, 운영비 등)	1년	100,000	100,000
	개소식	1회	15,000	15,000
인건비	센터장(6급상당)	1명×12월	65,000	65,000
	관리직(7급상당)	1명×12월	55,000	55,000
	상담원(3교대 근무)(9급상당)	15명×12월	50,000	900,000
위탁수수료	위탁 업무대행 수수료	사업비×5%	67,000	67,000

2. 저상버스 및 특별교통수단 도입비

○ 저상버스 총 소요예산 : 230.4억원

○ 특별교통수단 총 소요예산 : 38.8억원

<표 VI-2> 충청북도 저상버스 및 특별교통수단 도입비 소요예산 산출

(단위 : 대, 백만원)

구분		2022	2023	2024	2025	2026	합계
저상버스	구입대수	9	55	85	53	54	256
	비용	810	4,950	7,650	4,770	4,860	23,040
특별교통수단	구입대수	20	32	26	8	11	97
	비용	800	1,280	1,040	320	440	3,880

제2절 재원조달방안

1. 광역이동지원센터 구축 및 운영비

- 지원근거 : 「교통약자 이동편의증진법」 시행령 제14조의 2
 - 4. 법 제16조제2항에 따른 이동지원센터(이하 “이동지원센터”라한다) 및 같은 조 제3항에 따른 광역이동지원센터(이하 “광역이동지원센터”라한다)의 설치비
 - 5. 그 밖에 특별교통수단의 운영과 이동지원센터 및 광역이동지원센터 운영에 필요한 자금

2. 저장버스 도입비

- 지원근거 : 「교통약자 이동편의증진법」 시행령 제14조 제2항
 - 저장버스 도입 비용에 관한 국가와 지방자치단체의 부담비율은 다음과 구분하고 있음
 - 특별시 : 국가 40퍼센트, 지방자치단체 60퍼센트
 - 특별시의외 지방자치단체 : 국가 50퍼센트, 지방자치단체 50퍼센트

3. 특별교통수단 도입비

- 국비 50%, 지방비 50%를 기준으로 함

4. 편의시설 확충 사업비

- 시군 각 지자체 자체사업비로 추진

VII. 결론 및 정책제언

VII

제7장 결론 및 정책제언

제1절 결론

- 본 용역은 「교통약자의 이동편의 증진법」 제7조의2에 따라 ‘제4차 (2022~2026년) 충청북도 교통약자 이동편의 증진 지원계획’을 수립하기 위해 수행하였음
- ‘제4차 충청북도 교통약자 이동편의 증진 지원계획’을 수립하기 위해 1~2년 먼저 진행한 제4차 충청북도 시군별 교통약자 이동편의 증진계획의 시군별 이동편의시설 설치율 실태조사와, 교통약자 주민 만족도조사, 시군별 사업추진계획 등 기초자료를 검토하였고, 관련 법령 및 상위계획, 광역이동지원센터 구축을 위한 타 도의 운영사례 등을 조사하였음
- ‘제4차 충청북도 교통약자 이동편의 증진 지원계획’의 주요 내용을 요약하면 다음과 같음

1. 제4차 지원계획의 주요 내용

가. 현황 및 실태조사 분석

1) 2026년 교통약자 전망

- 2026년 충청북도 교통약자 인구는 충청북도 장래인구 추계자료와 통계청의 장애인인구 과거자료에 대한 로그함수 추세분석을 통해 산출함
- 2026년 충청북도 인구 추계 1,642,524명 대비 2026년 충청북도 교통약자 인구는 533,132명으로 충북 전체 인구의 32.5%를 차지할 것으로 전망됨
- 2026년 충청북도 교통약자 인구는 2022년 대비 2.8% 증가하는 것으로 추정됨

2) 제4차 국가 교통약자 이동편의 증진계획

- 노선버스 등 저상버스의 도입이 의무화되며, 2024년 1월부터 특별교통수단 운영대수는 보행이 어려운 중증보행장애인 150명 당 1대에서 100명 당 1대 수준으로 기준이 더욱 강화됨

- 교통약자 이동편의시설의 설치율 목표는 시내버스 96%, 버스정류장 66%, 터미널 73%, 철도역사 90%, 보행환경(보도) 도지역 73% 등으로 대폭 상향됨
- 시설물의 장애물 없는 환경 조성을 목표로 지역별 교통복지 거버넌스를 구축하고, 교통약자 인식 개선을 위한 교육과 홍보사업 등의 비중이 높아졌음

3) 시군 교통약자 이동편의시설 실태조사 분석

- 충청북도 11개 시군의 저상버스 도입률 평균은 16.2%이며, 특별교통수단 도입률은 68%로 조사됨
- 교통약자 이동편의시설 설치율 적합도를 살펴 보면, 버스는 75%, 여객자동차터미널은 54.6%, 철도역사 76.7%, 버스정류장 30%, 보행환경(보도) 64.8%로 나타남
- 이동편의시설 만족도 조사 결과는 버스 60.2%, 여객자동차터미널 61.4%, 철도역사 66.9%, 버스정류장 56.4%, 보행환경 55.9%로 나타남

4) 이동편의시설 설치율 목표 대비 성과 분석

- 버스는 제3차 9개도의 설치 적합률 79% 대비 4%p 낮으며, 자동차여객터미널은 9개도의 설치 적합률 72%보다 17.4%p 낮고, 철도역사는 13.3%p 낮게 나타남
- 버스정류장은 충청북도가 30%로 9개도의 적합률 목표치 51%에 비해 21%p 낮음
- 보행환경은 충청북도의 적합률이 64.8%로 9개도의 보행환경 적합률 목표치 79%와 비교하면 14.2%p 낮게 나타남

나. 제4차 충청북도 교통편의 증진 지원계획 비전 및 세부추진계획

1) 제4차 충청북도 교통편의 증진 지원계획의 비전 및 전략

- 충북의 비전은 3가지의 장애물 없는 환경조성 중심의 국가 전략 방향과 연계하여 '이동 장애 없는 충북 조성'으로 설정함
- 충북 계획의 목표는 충북 시군의 교통약자 이동편의시설 설치율 실태조

사 결과, 충북 시군의 이동편의시설 설치율이 타지역에 비해 상대적으로 낮은 지역 현실을 고려하여 1) 교통약자 중심의 무장애 인프라 환경 조성, 2) 장애 없는 충북교통복지문화 실천으로 설정하였음

- 비전 및 목표 달성을 위해 3대 전략방향 및 9개의 전략과제를 제시
- 교통수단 도입률 : 저상버스는 시군별 관련 규정에 따라 시내버스의 1/3 이상 확보(저상버스 도입률은 '21년 기준 16.2%에서 '26년 47.9%), 특별교통수단은 현재 63.6%에서 '26년 100% 이상 확보
- 이동편의시설 기준적합 설치율 : '26년 목표 설치율은 버스는 79%, 여객자동차터미널 64%, 철도역사 80%, 버스정류장 40%, 보행환경 68%

2) 부문별 세부추진계획

□ 통합적 플랫폼을 통한 이동편의 서비스 제고

○ 저상버스 도입 확대

- 11개 시군의 2026년 저상버스 도입 목표를 그대로 반영
- 26년 충북 저상버스 도입률
 - '21년 도입률 16.2% → '26년 도입률 47.9%

○ 특별교통수단 도입 확충

- 2022~2026년 충북 시군별 4차 교통약자 이동편의증진 기본계획에 제시한 특별교통수단 도입 계획을 검토하여 반영
- 2026년까지 충북 전체 특별교통수단 도입률은 112.6%로 나타남
- 시군별로 특별교통수단 도입률은 모두 100% 이상의 법정 대수를 모두 충족하며, 도입률은 시군별로 다소 차이가 나타남

○ 광역이동지원센터 구축 운영방안

- 운행권역
 - 기본구간 : 시군 내 구간
 - 확대구간 : 도내 전역 및 타도와 접한 인접 시군, 조례로 정하는 특·광역시까지 확대하되 차량여건이나 수요 등에 따라 운행지역 조정
- 운행시간
 - 1일 24시간·연중무휴
 - 즉시콜 : 시군 관내
 - 예약콜 : 도내, 시군 경계 지자체, 충청북도 그 외지역

- 야간운행시간 : 00시 ~ 익일 6시 혹은 7시
- 이용요금
 - 기본 2km 500원, 추가 1km당 100원
 - 상한액 : (관내) 시·군내 버스요금, (관외) 시외버스 요금 적용
- 이용대상
 - 심한 보행상 장애
 - 대중교통 이용이 어려운 65세 이상
 - 일시적 휠체어 이용자
 - 시군 조례로 정한 사람 : 임산부, 12개월 미만 영아 동반가족, 보호자, 보장구 이용대상자
 - 교통약자를 동반하는 가족, 보호자

□ 무장애 이동편의 인프라 개선

- 버스는 이동편의시설 세부지표 중 공통적으로 평가가 낮게 나타난 전자 안내안내판과 교통약자 좌석의 확충을 통한 개선방안을 제시함
- 여객시설은 무장애버스정류장 설치계획에 대한 세부내용을 제시하였음
- 여객터미널은 세부지표 중 평가가 낮게 나타난 안내 및 유도시설 등에 대한 개선사항을 제시함
- 보행환경은 보행로 개선방안과 교통약자 보호구역 확대 지정 내용 중심으로 개선방안을 제시함

□ 무장애 교통복지문화 조성

- 교통약자를 위한 무장애인증 제도 도입
 - 현행 법령상 두법에서 나누어 운영되고 있는 인증제도를 하나로 통합하여 제도를 운영함으로써 효율성을 높이고, 건축물 이외의 도로 등 이동편의 가장 기본적인 도시기반시설을 포함한 생활환경 전반을 아우를 수 있도록 의무대상시설을 넓히며, 장애인 등 교통약자의 이동권을 보장하기 위하여 이와 같은 사항을 하나의 기준으로 통일하여 관리할 필요가 있음

○ 교통약자 서비스 교육 강화

- 교육 매뉴얼 제작 및 보급 : 충청북도 및 유관기관과 협력하여 매뉴얼 작성 및 교육강화 방안을 마련하고 추진할 수 있도록 지원

○ 충청북도 무장애 거버넌스 구축

- 일관성 있는 정책을 추진하고 이행력을 담보하기 위해 충청북도-지역(시·군) 교통복지협의체를 구성·운영
- 교통행정기관을 중심으로 전문가, 사업자 등으로 협의회를 구성하고 교통약자이동권 관련 정보공유 및 정책 추진을 위해 협력

다. 재원조달계획

1) 소요예산

□ 광역이동지원센터 구축 및 운영비

○ 총 소요예산 : 14억원

- 구축비 : 1.51억원
- 운영비 : 1.62억원
- 인건비 : 10.2억원
- 위탁수수료 : 0.67억원

□ 저상버스 및 특별교통수단 도입비

○ 저상버스 총 소요예산 : 230.4억원

○ 특별교통수단 총 소요예산 : 38.8억원

2) 재원확보방안

- 충청북도 광역이동지원센터 구축비는 국가보조사업으로 추진 가능
- 저상버스와 특별교통수단 도입비는 국가 50% 보조, 지방비 50% 충당
- 교통약자 이동편의시설 설치 관련 사업비는 시군 자체예산 100% 투입

제2절 정책 제언

1. 광역이동지원센터 설치 및 이동지원센터 미비점 보완

- 교통약자법(시행령 및 시행규칙 포함) 개정·시행으로 광역이동지원센터의 설치가 임의규정에서 강제규정으로 의무화되었으나 전국 광역자치단체 중 충청북도가 유일 광역이동지원센터가 없는 도로 교통약자의 최소 이동권 확보를 위한 충청북도의 광역이동지원센터의 위탁운영을 포함한 설치·운영계획이 확정되어 조속히 운영되어야 함
- 시군의 이동지원센터의 경우, 보은, 영동이 아직 정식 이동지원센터가 설치되지 않은 상태로 내년도 도의 광역이동지원센터 운영에 맞춰 농촌 취약지역 교통약자의 이동권 확보를 위해 금년 하반기 중으로 이동지원센터가 설치·운영되어야 함
- 그로 인한 광역이동지원센터의 역할은 시군 이동지원센터의 기존 독립성(특별교통수단 운영, 운전자 관리 등)을 크게 해치지 않는 범위 내에서 시군 이동지원센터의 설치가 선행된 전제하에 법령에서 규정한 교통약자의 최소 이동권 보장을 위한 광역이동지원센터의 역할은 특별교통수단의 환승·연계 지원, 특별교통수단의 이용신청 접수와 배정관리, 특별교통수단의 운영에 필요한 통신수단의 구축·운영 및 관리로 최소화되어야 함.
- 광역이동지원센터(이동지원센터 포함)는 법령에서 정한 매일 24시간 운행, 광역으로 운영범위(도내 전역, 타도 인접 시군, 특·광역시 1개이상)가 확대되어 기 시행중에 있으나, 기초 지자체간 운행요금이 달라 장기적 관점에서는 요금의 통일규정이 마련되어야 함

2. 광역이동지원센터의 운영방식 및 문제점 해결방안

- 광역이동지원센터는 교통약자법령에서 운영 위탁이 가능한 기관 및 단체의 범위 내에서 관리의 유연성, 전문성 강화, 예산절감 차원에서 위탁운영함이 바람직하며, 도에서 직접 운영할 경우 전문성 부족, 예산 증가 및 현 정부의 조직축소 등 정책기조에 역행할 수 있음
- 광역이동지원센터의 환승·연계 지원은 특별교통수단 이용자의 요구에 따라 상담을 통한 시군에서 운영 중인 특별교통수단에 대한 배차권을

부여하는 핵심기능으로 그 역할을 수행하는 상담원(무기계약직)이 현재 시군에 산재해 있어 광역이동지원센터 공모시 고용승계(고용승계 기대권) 요구 조건을 최대한 수용하여 원활한 광역이동지원센터 운영이 되어야 함

- 교통약자의 원활한 이동권 확보를 위해서는 특별교통수단의 법정대수를 최대한 확보하고 즉시콜 체계로 전환하여 예약제의 단점인 실시간 수요에 따른 운영상 단점을 보완하기 위해 기초지자체와 함께 바우처택시를 포함한 임차택시의 확대를 위한 시스템 고도화를 추진해야 함

3. 시군 기본계획 및 도 지원계획의 평가, 환류체계 구축

- 11개 시군의 3차 기본계획 성과 평가 결과를 살펴 보면 시군간, 특히 농산촌 지역 비중이 높은 군단위 간 교통약자 이동편의시설의 설치율 차이의 편차가 매우 높게 나타났음
- 충청북도 교통약자 이동편의 증진업무를 수행하고 있는 교통철도과에서는 매년 11개 시군의 시행계획을 평가하여, 정부에 제출한 각 시군의 기본계획 목표대로 세부추진사업들이 원활하게 시행되고 있는지 점검하며, 각 시군의 문제점과 개선사항들을 도출하여 시군에 피드백을 해줌으로써 사업의 목표 달성도를 제고시킬 필요가 있음
- 또한 광역 및 지자체 교통약자 이동편의증진 협의체를 구성하여, 시군 기본계획 및 도 지원계획의 핵심전략과제에 대해서는 교통문화 거버넌스 협의체가 매년 평가를 실시하여 주요 정책에 대한 종합적 진단 및 교통약자 관련 주요 단체/기관/시민대표들의 의견을 소통하고 공유하는 교통복지 거버넌스 시스템의 가동이 필요함

4. 시군 교통약자 이동편의증진 기본계획 수행 관련

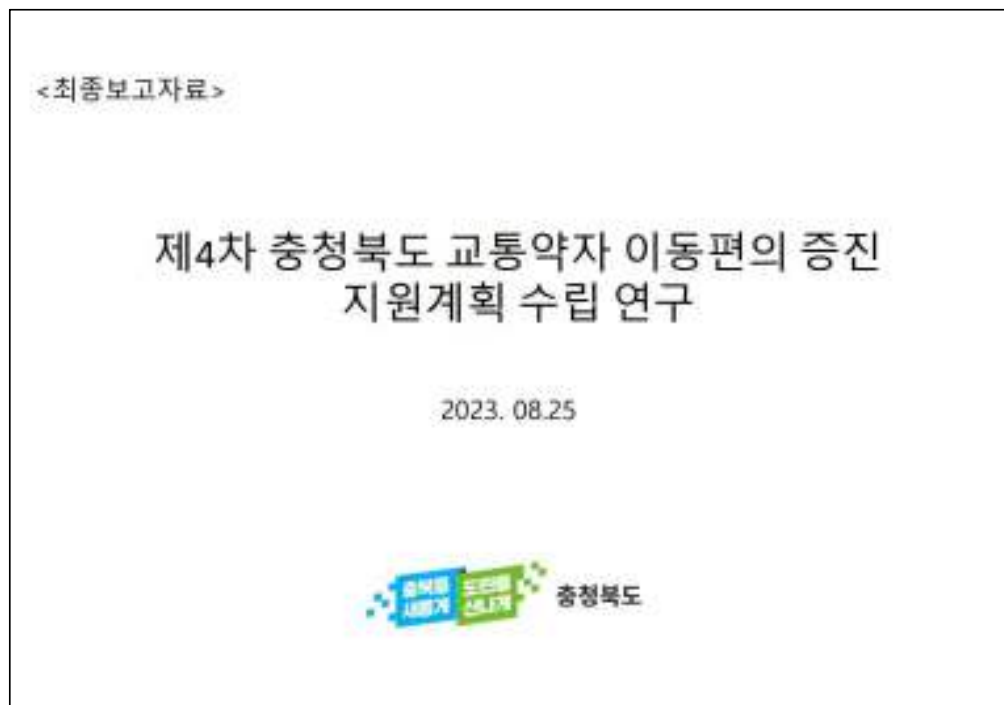
- 제4차 충청북도 교통약자 이동편의 증진 지원계획의 실태조사, 만족도 조사, 전차 계획의 성과 분석 등에 필요한 시군별 관련 자료는 1년 먼저 수행한 4차 11개 시군 기본계획의 용역 결과를 활용하였음
- 그러나 11개 시군의 기본계획 용역수행업체들이 실태조사와 만족도 조사의 조사대상 범위, 조사항목 등 조사방법을 서로 다르게 적용함에 따라 시군의 조사결과들을 적용함에 있어 어려움이 나타남
- 따라서 향후 5차 시군의 증진계획 용역 수행시 실태조사와 만족도 조사 등 조사방법의 통일된 기준을 미리 마련하여 11개 시군과 사전 공유 필요

VIII. 부 록

VIII

제8장 부 록

부록 1 : 최종보고회 발표자료



<p>제4차 충북 교통약자 이동편의 증진 지원계획 수립 연구</p> <p>최종보고</p> <p>목차 (Contents)</p>	I. 과업의 개요
	II. 교통약자 전망 및 상위계획
	III. 시군 이동편의시설 실태 및 성과분석
	IV. 광역이동지원센터 관련 기초조사
	V. 4차 지원계획 비전 및 전략
	VI. 세부추진계획
	VII. 자원조달계획



1. 과업 목적 및 범위

1) 과업의 목적

과업의 목적

- 도내 운행 중인 교통수단과 지역 내 설치되어 있는 여객시설, 도로, 보행환경에 대한 교통약자 이동편의 실태자료를 토대로 이동편의시설의 확충 및 개선을 종합적으로 계획하고
- 특별교통수단의 광역적 이용을 위한 협력체계 구축 방안을 수립하고자 함

관련 근거

- 관련 법령: 교통약자 이동편의 증진법
- 교통약자의 이동편의 증진과 보행환경 개선을 위한 5년 단위 법정계획

2) 과업의 내용

시·공간 범위	<ul style="list-style-type: none"> • 공간적 범위 <ul style="list-style-type: none"> - 충청북도 전 지역 • 시간적 범위 <ul style="list-style-type: none"> - 기준년도: 2022년 - 목표년도: 2026년
내용 범위	<ul style="list-style-type: none"> • 교통약자 현황 및 전망 • 교통약자 이동편의시설 및 보행환경 현황 • 계획의 목표 및 추진전략 • 세부 추진방안 • 소요비용 산출 및 재원 조달방안 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 국토교통부의 「제4차 교통약자 이동편의 증진계획」 목표의 추진전략 수립 ➢ 11개 시·군 「지방 교통약자 이동편의 증진계획」 수립내용 검토 ➢ 추진계획, 추진일정, 명세서 소요비용 (설치 개보수 등기 포함), 재원조달방안 등 사업 내용을 구체적으로 작성

2. 과업 수행 체계

▶ 성공적 프로젝트 수업을 위하여 과업의 중요도, 과제 간 연관성을 고려하여 과업요청서 상 제시된 과업 범위를 아래와 같은 Frame으로 구조화하여 추진



7

제4차 충청북도 교통약자 이용편의 증진 지원계획 수립 연구

최종보고

II

교통약자 전망 및 상위계획

1. 교통약자 통계

✓ 교통약자 비율 : 충북 32.4%, 전국 30%(평균), 전남 37.2%(가장 높음)

총인구 (명)		교통약자(명)							
		소계		장애인		고령자	임산부	영유아 동반자	어린이
		전체	비율	전체	충북 제외				
합	1,597,427	517,079	32.4%	97,639	46,572	301,516	8,300	61,100	99,691
남	810,672	246,116	30.2%	56,117	31,177	131,637	0	31,361	50,941
여	786,755	271,963	34.6%	41,522	15,395	169,879	8,300	29,739	48,750

출처 : 2021년도 교통약자 현황조사 결과보고서 연구,

9

2. 제4차 기본계획 충북 교통약자인구 전망

✓ 2026년 추정 : 교통약자 533,132명, 충북전체의 32.5%

구분	총인구 ¹⁾	교통약자 인구							
		소계		장애인 ²⁾		고령자 ³⁾	영유아 ⁴⁾ 동반자	어린이 ⁵⁾	임산부 ⁶⁾
		명	%	명	충북제외 ⁷⁾				
2022년	1,633,687	474,570	29.0%	101,589	47,544	307,294	13,254	98,103	8,375
2023년	1,635,672	488,538	29.9%	102,388	47,871	324,383	12,025	96,265	7,994
2024년	1,637,568	501,363	30.6%	102,953	48,182	341,762	11,036	92,361	8,022
2025년	1,639,868	515,884	31.4%	103,587	48,478	360,837	10,049	87,893	8,426
2026년	1,642,524	533,132	32.5%	104,193	48,762	384,194	8,911	82,452	8,813
증가율	0.1%	3.0%	2.8%	0.6%	0.6%	5.7%	-9.4%	-4.2%	1.4%

주1) 충청북도 2020~2040 장애인구추계
 주2) 충청북도 2020~2040 장애인구추계 중 65세 이상
 주3) 충청북도 2020~2040 장애인구추계 6세 미만
 주4) 충청북도 2020~2040 장애인구추계 6~12세
 주5) 충청북도 2020~2040 장애인구추계 출생아수로 대체
 주6) 통계청 장애인동반자연구현황(2004~2021) 자료를 로그형수로 재추
 주7) 충북제외 비율 46.8% 적용

10

3. 제4차 교통약자 이동편의 증진계획(국토부)

1) 비전 전략 체계



11

4. 제4차 교통약자 이동편의 증진계획(국토부)

2) 교통수단 도입률



12

5. 제4차 교통약자 이동편의 증진계획(국토부)

3) 기존 적합 설치율

기존 적합 설치율			
	기존 적합	2014년	2015년
	설치율	2014년	2015년
시내버스 버스 정류장 버스 터미널	88.0%	45.4%	96%
보행편의	77.6%		85%
도시철도(차량) 도시철도(역사)	98%	89%	98%
철도(차량) 철도(역사)	98.9%	82.5%	99%
여객선 항만	37.8%	82.2%	92%
항공기 공항	78.7%	86.8%	90%

13

제4차 충청북도 교통약자 이동편의 증진 지원계획 수립 연구

최종보고

III

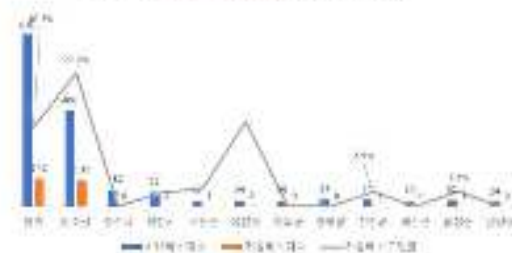
시군 이동편의시설 실태 및 성과 분석

1. 저상버스 및 특별교통수단 운영 실태

1) 저신버스 도입권

- 현재 기존 서비스는 신청률 90% 수준으로 매우 높으며, 천주교, 개신교, 교단별 추천금, 권역별 읍면리별 자격제 등에 따른 지역간의 차별이 없는 것으로 조사됨
- 고령에서 모용보의를 위한 복지 확충과 더불어 노년층에 대한 서비스를 강화하길 원함

*참고 자료 : 조선왕조실록, 노비문헌(2021~2022년).



사단·단체 등록번호 제2017-00000호

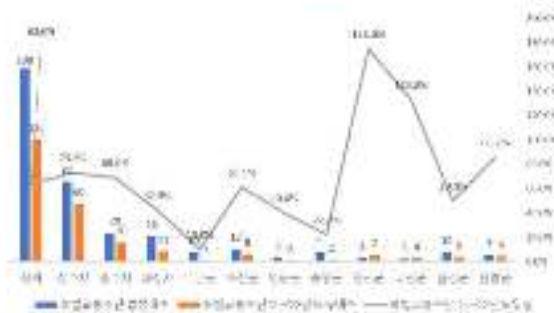
15

1. 저상버스 및 특별교통수단 운영 실태

2) 특별교통수단 도입을

- * **삼척시 특산물**, 동두천산 토마토를 안성하산(60%)에 차지함
- * **신규로** 7개, **취선** 9개, **과거** 4개 차지함 / 변경 개수는 처음으로 나타남 의미, 나머지 5개 지역은 변경 내수 미발생 의미임
- * **미리치** 4개와 **노포도** 신규미리치가 기존제품과 동일한 **신규**로 특정 제품군인 **회음**을 공유하며 노포도 자체개발 수확 완료

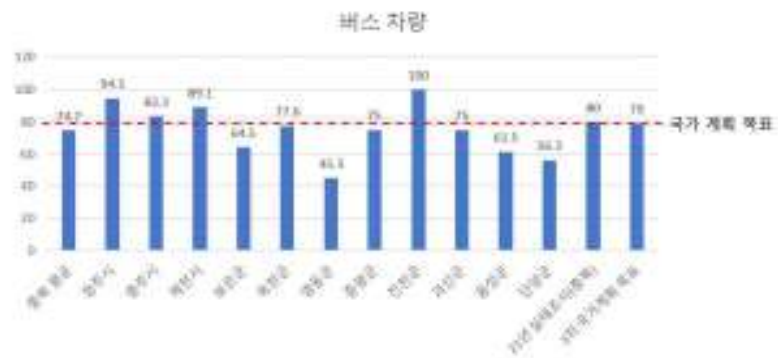
〈상록 시조 특집〉, 통구산, 1998년.



16

2. 교통약자 이동편의시설 실태조사

1) 버스차량



17

2. 교통약자 이동편의시설 실태조사

2) 여객자동차 터미널



18

2. 교통약자 이동편의시설 실태조사

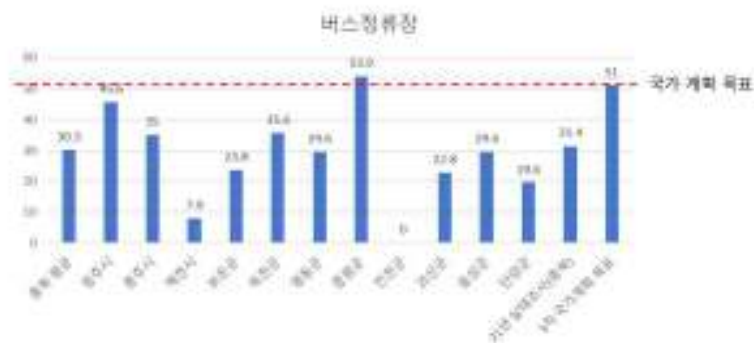
3) 철도역사



19

2. 교통약자 이동편의시설 실태조사

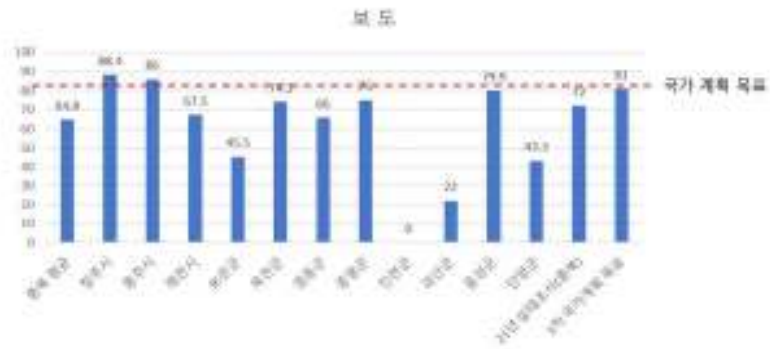
4) 버스정류장



20

2. 교통약자 이동편의시설 실태조사

5) 보도(보행로)



21

3. 시군 교통약자 이동편의시설 만족도조사

시군	버스	자동차에객터널	철도역사	버스정류장	보도
충북	60.7	61.7	67.6	56.6	56.3
청주	-				
충주시	60.0	61.5	63.8	61.5	61.1
제천시	49.3	55.0	결과 없음	62.1	48.9
보은군	62.8	62.2	62.2	58.0	55.0
옥천군	70.2	62.5	59.1	68.0	63.1
영동군	45.5	결과 없음	결과 없음	25.0	25.0
증평군	62.2	57.8	57.8	60.8	60.8
진천군	47.4	46.1	철도역사 없음	45.2	57.2
괴산군	59.3	62.4	철도역사 없음	62.6	60.6
음성군	68.9	77.7	69.4	65.8	64.2
단양군	67.0	70.5	73.5	69.7	66.9

출처: 2022년도 충북 시군별 교통약자 이동편의 시설실태
 주: 청주시 전국노선조사 미개행

22

4. 시군 이동편의시설 설치율 평가

1) 이동편의시설 서비스 수준 기준

[표 5-1] 제4차 교통약자 이동편의 증진계획의 이동편의시설 서비스수준 정의

항목		설치율 단위	
교통약자가 이용하는데 불편함이 없음	단행본 및 부착단행	90.0 ~ 100.0	
교통약자가 이용하는데 불편함이 거의 없음 (교통약자 이동편의시설의 보유 및 개선 완료)	개별신청제	80.0~85.0	I
		86.0~90.0	II
		91.0~95.0	III
교통약자가 이용하는데 불편함이 조금 있음 (이동편의시설 개편 및 확충 필요함)	확충신청제	70.0~75.0	I
		76.0~80.0	II
		81.0~85.0	III
교통약자가 이용하는데 불편함 (교통약자 이동편의시설의 개편 및 확충 시급함)	특별신청제	50.0~54.0	I
		55.0~57.0	II
		58.0~60.0	III
교통약자가 이용하는데 매우 불편함 (교통약자 이동편의시설의 개편 및 확충 매우 시급함)	시급신청제	30.0 ~ 50.0	

자료 : 제4차 교통약자 이동편의 증진계획, 국토교통부, 2023

23

4. 시군 이동편의시설 설치율 평가

2) 이동편의시설별 평가 결과

가) 버스

시군	개설률	평가
충북도	75.0	확충신청제
영주시	95.0	단행본 및 부착
영천시	85.0	개편
제천시	88.0	개편
보은군	60.0	확충
속천군	77.0	확충
괴산군	45.0	미정
음성군	75.0	개편
증기면	100.0	X (무수치)
서천군	70.0	개편
진천군	60.0	확충
단양군	58.0	미정

24

4. 시군 이동편의시설 설치율 평가

나) 미쓰나미

시군	집안율	평가
북청군	54.6	매우 나쁨
강령시	53.3	매우 나쁨
강주시	47.6	나쁨
세천시	55.6	나쁨
북강군	27.0	매우 나쁨
북청군	57.6	매우 나쁨
관동군	-	-
고령군	77.6	매우 나쁨
전통군	50.0	매우 나쁨
내산군	57.6	매우 나쁨
영양군	73.8	매우 나쁨
관동군	25.8	매우 나쁨

(단위: % (미쓰나미: 2019년 12월 기준, 평가: 미쓰나미: 2020.11월 기준, 평가: 나쁨)

25

4. 시군 이동편의시설 설치율 평가

다) 설도역사

시군	집안율	평가
고령군	70.7	매우 나쁨
강주시	49.8	매우 나쁨
강령시	49.8	매우 나쁨
관동군	72.0	매우 나쁨
북강군	-	-
관동군	73.5	매우 나쁨
관동군	74.0	매우 나쁨
고령군	70.7	매우 나쁨
고령군	-	-
고령군	-	-
고령군	81.2	매우 나쁨
관동군	81.0	매우 나쁨

(단위: % (설도역사: 2019년 12월 기준, 평가: 설도역사: 2020.11월 기준, 평가: 나쁨)

26

4. 시군 이동편의시설 설치율 평가

가) 청남청

시군	설치율	평가
충주군	35.0	저급
충주시	45.8	미흡
충북시	55.0	사급
제천시	7.9	사급
진천군	57.0	사급
옥천군	75.6	사급
영동군	78.6	사급
충청군	53.9	미흡
청양군	-	-
괴산군	52.4	사급
속초군	55.8	사급
단양군	49.6	사급

출처: 2012년도 충북 시군별 교통약자 이동편의시설조사
주: 충청군을 제외하고는 '설치율 0%'로 표기함

27

4. 시군 이동편의시설 설치율 평가

나) 보도(보행로)

시군	설치율	평가
충주군	64.8	충충충충
충주시	68.4	충충
충북시	66.0	충충
제천시	67.5	충충
진천군	65.5	미흡
옥천군	74.5	충충
영동군	66.0	충충
괴산군	75.0	충충
속초군	-	-
단양군	22.0	사급
충청군	79.5	충충
청양군	43.2	미흡

출처: 2012년도 충북 시군별 교통약자 이동편의시설조사
주: 충청군을 제외하고는 '설치율 0%'로 표기함

28

4. 시군 이동편의시설 설치율 평가

바) 시군 종합 설치 적합율

시군	교통수단	여객시설			보행환경
	버스	버스터미널	철도역사	버스정류장	보도
충북도	74.7	59.8	74.9	30.3	64.8
영주시	94.5	77.4	77.2	45.6	88.4
충주시	83.3	42.5	85.8	35.0	86.0
제천시	89.1	58.5	72.0	7.9	67.5
보은군	64.5	27.0	-	23.8	45.5
옥천군	77.6	67.3	73.3	35.6	74.3
영동군	45.3	-	70.0	29.6	66.0
음성군	75.0	77.5	56.3	53.9	75.0
진천군	100.0	64.0	-	-	-
괴산군	75.0	85.6	-	22.8	22.0
유성군	61.5	73.3	85.2	29.6	79.9
단양군	56.3	25.3	79.2	19.6	43.3

29

4. 시군 이동편의시설 설치율 평가

바) 시군 종합 설치 적합율

시군	교통수단	여객시설			보행환경
	버스	버스터미널	철도역사	버스정류장	보도
충북도	75.0	59.6	75.7	30.0	64.8
영주시	94.0	76.2	80.8	46.0	88.4
충주시	83.8	42.5	85.8	35.0	86.0
제천시	89.1	58.5	72.0	7.9	67.5
보은군	64.5	27.0	-	23.8	45.5
옥천군	77.6	67.3	73.3	35.6	74.3
영동군	45.3	-	70.0	29.6	66.0
음성군	75.0	77.5	56.3	53.9	75.0
진천군	100.0	64.0	-	-	-
괴산군	75.0	85.6	-	22.8	22.0
유성군	61.5	73.3	85.2	29.6	79.9
단양군	56.3	25.3	79.2	19.6	43.3

29

4. 시군 이동편의시설 설치율 평가

4) 2025년 교통약자 편의시설 기준 적합률 목표 설정

시군	교통약자	이동편의시설			보행환경
	버스	버스대행차량	경유차량	버스정류장	보도
충청북도 2023년 목표	75.0	64.0	75.0	90.0	64.0
평가 결과	확정1단계	미준1단계	확정1단계	시정단계	확정3단계
2024년 목표 신도시와 영농지역	80.0	67.0	78.0	91.0	67.0
2025년 목표	79.0	64.0	80.0	90.0	68.0
서비스 수준	개선3단계	목표2단계	개선2단계	미흡단계	목표3단계

31

제4차 충청북도 교통약자 이동편의증진 지원계획 수립 연구

최종보고

IV

광역이동지원센터 관련 기초조사

1. 특별교통수단 도입 현황

가) 시군별

구분	보행자의 안전에 중요한 장소가 있거나 상대인구	특별교통수단			대안수단				
		일반 기동 대수	부대 대수	노면돌	소계	임차 택시	비우 터 택시	자전거대행 장치(자전거 시동장치)	기타
전체	696,713	4,738	4,074	960	24,867	471	23,718	134	64
서울	106,000	725	522	850	13,041	76	12,007	133	-
부산	47,434	349	208	618	1,100	-	1,100	-	-
대구	37,233	215	155	755	280	-	280	-	-
인천	32,032	254	150	665	300	-	300	-	-
광주	35,197	125	115	600	92	92	-	-	-
대전	31,761	154	98	716	240	80	160	-	-
울산	11,867	81	26	494	77	21	56	11	3
세종	5,716	22	21	955	11	-	-	-	11
경기	151,685	1,027	1,157	1,127	3,557	63	3,421	30	14
강원	27,727	155	145	764	1,754	22	1,730	15	11
충청	35,384	170	115	612	595	251	344	9	9
충남	34,431	268	155	681	251	-	251	15	-
전남	34,245	233	135	814	60	30	-	20	4
전북	30,060	247	175	720	110	11	99	15	-
영남	45,171	147	211	675	112	-	101	11	5
경남	41,111	141	289	1,173	41	-	101	5	5
제주	30,082	68	60	971	45	45	-	-	-

자료 : 2021년 7월 현재 이용현황에 집계됨

33

1. 특별교통수단 도입 현황

가) 읍면 시군별

구분	특별교통수단 중요한 장소가 있거나 상대인구 집중	특별교통수단			대안수단				
		일반 기동 대수	부대 대수	노면돌	소계	임차 택시	비우 터 택시	자전거대행 장치(자전거 시동장치)	기타
고령읍	2,232	1	1	125	127	12	15	9	1
고령시	11,131	24	41	619	684	14	61	-	-
영주시	1,578	25	21	510	556	5	-	5	2
구미시	2,882	39	11	510	560	2	-	2	-
보은읍	227	5	1	610	-	-	-	-	-
북면읍	1,253	5	6	617	5	-	5	-	-
영동읍	1,004	7	1	240	24	-	-	2	-
영서읍	526	5	1	410	-	-	-	-	-
추령읍	1,051	8	6	510	5	-	-	2	3
구암읍	960	5	4	617	-	-	-	-	-
영서읍	1,513	10	6	610	2	-	-	-	2
영서읍	221	5	6	1,000	15	-	-	-	1

자료 : 2021년 7월 현재 이용현황에 집계됨

34

2. 시군 이동지원센터 운영 현황

1) 시군별 이동지원센터 운영주체 및 차량대수

지자체	이동지원센터명	주소	차량대수
청주시	청주시교통약자이동지원센터	충청북도 청주시 서흥구 사직대로 225, 북5문 117	40
충주시	충주시특별교통수단이용지원센터(충근)	충청북도 충주시 옥행산단2로 18	28
	충주시특별교통수단이용지원센터(대곡)	충청북도 충주시 옥행산단2로 18	28
재천시	재천시 특별교통수단 이동지원센터	충청북도 재천시 내포로 73길 22	18
보은군	보은군장애인생활지원지원센터	충청북도 보은군 보은읍 행들리 66-38	2
옥천군	옥천군 교통약자이동지원센터	충청북도 옥천군 옥천읍 삼암로28	8
영동군	영동군 자체장애인협회	충청북도 영동군 영동읍 천국동길 8	2
	영동군 생활여가지원센터	충청북도 영동군 영동읍 천국동길 8	1
증평군	충청북도지체장애연합회증평군지회	충청북도 증평군 증평읍 증평로 118	2
천안군	천안군 교통약자이동지원센터	충청북도 천안군 천안읍 증정북1길 11-10	6
괴산군	괴산군 교통약자 이동지원센터(장애인협회)	충청북도 괴산군 괴산읍 공내로2길 11	2
	괴산군 교통약자 이동지원센터(모영문화복지회)	충청북도 괴산군 괴산읍 남산길 58	2
음성군	음성군 특별교통수단 이동지원센터	충청북도 음성군 공평읍 무곡리370-4가6	2
단양군	단양군사회복지협의회	충청북도 단양군 단양읍 수변로88	3
	단양군장애인생활지원지원센터	충청북도 단양군 단양읍 봉곡5길5 (3층)	2
	단양군장애인생활지원지원센터	충청북도 단양군 단양읍 봉곡5길5 (3층)	1

35

2. 시군 이동지원센터 운영 현황

2) 시군별 특별교통수단 이용요금

구분	관내요금		관외요금	상야요금	운영시간
	기본요금	추가요금			
청주시	10km까지 2,000원	10km~15km까지 4m당 300원 15km 초과 시 4m당 200원 ※관내 최대 요금 4,000원	6,000원	별도없음	24시간 (민정우편) ※임차택시 7:00~24:00
충주시	1,000원 (5km까지)	5km당 200원 최고5,000원	시의버스 요금 2배 충주:5,500원*2 청주:10,000원*2 서울:8,000원*2	-	평일 : 07:30~22:00 주말 : 07:30~22:00
재천시	1,500원 (5km까지)	5km당 100원 최고3,000원	충주:7,000원 충주:11,200원 단양:8,200원 영동:10,400원	-	평일 : 07:00~22:00 주말 : 07:00~22:00
보은군	1,000원 (10km까지)	1,000원(10km까지)	10~20km 2,000원 20km~군내 3,000원	5km당 1,000원 5km미만 1km당 200원	평일 : 09:00~18:00 (주말휴무)
옥천군	1,700원 (5km까지)	5km당 200원 군내최대4,500원	9km당 200원	관내/관외 요금 과 동일	24시간
영동군	2,000원 (5km까지)	1,000원(5km까지)	1km당 100원	-	평일 : 09:00~18:00 (주말휴무)

36

2. 시군 이동지원센터 운영 현황

2) 시군별 특별교통수단 이용요금

구분	관내요금		관외요금	심야 요금	운행시간
	기본요금	추가요금			
충청군	1,800원 (5km까지)	5km이상~10km이하: km당 300원 10km이상~km당 300원	관내이용요금의 기본 및 추가요금제 동일 적용 청주: 6,000원(최대) 진천: 15,000원(최대) 괴산: 15,000원(최대) 충성: 15,000원(최대) 서울: 시외버스 요금의 30% 이내	-	평일: 08:00~18:00 (주말휴무)
진천군	2,000원 (5km까지)	5km이상 1km당 360원 최고 4,000원	2,000원 (5km까지) 최고 12,000원	-	평일: 07:00~19:00 토요일: 08:30~17:30 일요일 및 공휴일 휴무 주말: 사전예약 운행 및 특시를
괴산군	1,600원 (1km까지)	1,600원(1km까지)	157원당 90원	-	평일: 08:00~19:00
음성군	5km: 1,000원 30km: 2,000원	10km 이상: 1km당 250원 추가	5km 이상: 1km당 250원 추가	-	평일: 08:00~19:00 토요일(사전예약제): 09:00~18:00
	5km: 1,000원 30km: 2,000원	10km 이상: 1km당 250원 추가	1km당 250원 (대기하지 않아도 왕복요금 청구)	-	평일: 09:00~18:00(사전예약제)
단양군	1,500원 (5km까지)	30km 이하 1km당 300원 30km 이후 5km당 900원	관내 요금과 동일	-	평일: 9시~18시 토요일: 사전예약 운행(9시~13시)

37

2. 시군 이동지원센터 운영 현황

3) 시군별 특별교통수단 운행 범위

구분	운행범위	관외지역 운행 후 회차여부 (왕복운행)	관외지역 승차가능 여부
청주시	청주시 전지역, 편입지역(조지동읍, 신원전동, 흥명군) 충원읍, 청도역, 미미널	합승가능 (접수시 10분 이내 왕복 탑승가능 요청자에 한함)	관외지역(인접지역)에서 영, 청원, 청도역, 미미널 미운차 한하여 탑승가능
충주시	충주시내 시외(영주, 청주, 서울)	합승가능 (영주 목적시 대기 10분 500원 최고 10,000원)	관외 지역에서 탑승 불가
제천시	제천시 관내 및 연계시군(충주, 단양, 영월, 원주)	합승가능	관외 지역에서 탑승 불가
보은군	시내외	합승가능 (영월목적시 대기)	관외 지역에서 탑승 불가
옥천군	옥천군 관내 및 연계지역(보은, 영동, 대천, 금산)	합승불가	관외 지역에서 탑승 불가
영동군	관내, 연계지역(대천, 금산) 반경 100km 이내	합승가능	관외 지역에서 탑승 불가

38

2. 시군 이동지원센터 운영 현황

3) 시군별 특별교통수단 운행 범위

구분	운행범위	관외지역 운행 후 회차여부 (왕복운행)	관외지역 승차가능 여부
증평군	증평 및 인근지역 (철주, 진천, 음성, 괴산, 서흥북면)	합승가능 (별원목적 시 2시간내 대기) 초과시 30분당 2,000원부담	관외지역에서 탑승 가능
진천군	진천군 관내/관외청주 상급병행 민합 경제지대(농림부지) 재출에 한함	합승가능 (별원목적 시 2시간내 대기)	관외지역에서 탑승 불가 (왕복운행시 가능)
괴산군	충북도내 운행	합승가능 (대기시간은 정해지지 않음)	관외지역에서 탑승 가능
음성군	군내운행/근접 지역까지 허용(별원전환)	30분 대기/불 접수	관외지역에서 운행
	충청권 관내 및 타 시군	3시간 기본 대기 여주 1시간 마다 대기료 1,000원발생	충청권내 통행된 장애인인 경우는 관외에서도 승차 가능
단양군	단양 및 인근지역 (원주, 영주, 제천, 충주행)	합승가능	관외지역에서 탑승 불가

3/4

2. 시군 이동지원센터 운영 현황

4) 시군별 특별교통수단 이용자 대상 범위

구분	특별교통수단 이용대상
청주시	1. 「장애인복지법 시행규칙」 제2조제1항의 규정에 따른 장애의 정도가 심한 장애인(보행상 장애가 있는 사람)으로서 서비스 등 대중교통이 어려운 사람 2. 만 65세 이상 노인으로서 서비스 등 대중교통 이용이 어려운 사람 3. 제1호와 제2호의 교통약자 외 혼자서 의술과 미용이 곤란하여 특별교통수단에 필요하다고 인정되는 자 4. 제1호부터 3호까지의 규정에 해당하는 교통약자와 함께 하는 가족과 보호자 5. 「국가유공자 등 예우 및 지원에 관한 법률」 시행령 제14조 제3항 에 따른 상이등급에 해당하는 자 중 3급 이상의 상이등급에 해당하는 사람으로서 서비스 지체할 등 대중교통 이용이 어려운 사람
충주시	1. 「장애인복지법 시행규칙」 제2조제1항의 규정에 따른 장애의 정도가 심한 장애인(보행상 장애가 있는 사람)으로서 서비스 등 대중교통이 어려운 사람 2. 만 65세 이상 노인으로서 서비스 등 대중교통 이용이 어려운 사람 3. 제1호와 제2호의 교통약자 외 혼자서 의술과 미용이 곤란하여 특별교통수단에 필요하다고 인정되는 사람 4. 제1호부터 3호까지의 규정에 해당하는 교통약자와 함께 하는 가족과 보호자 5. 「국가유공자 등 예우 및 지원에 관한 법률」 시행령 제14조 제3항 에 따른 상이등급에 해당하는 자 중 3급 이상의 상이등급에 해당하는 사람으로서 서비스 지체할 등 대중교통 이용이 어려운 사람
제천시	1. 장애의 정도가 심한 장애인(보행상 장애) 버스 등의 이용이 어려운 자(휠체어 이용자) 2. 65세 이상의 자로서 버스 등의 이용이 어려운 자(휠체어 이용자) 3. 일시적 장애로 버스 등의 이용이 어려운 자(휠체어 이용자) 4. 국가 유공상이나 훈장이 등급 1~2급으로 대중교통 이용이 어려운 자 5. 장애의 정도가 심한 장애인 중 보행상 장애가 있으나 비휠체어 이용자는 접지물에서 이용

4/4

2. 시군 이동지원센터 운영 현황

4) 시군별 특별교통수단 이용자 대상 범위

구분	특별교통수단 이용대상
보통군	1. 장애의 정도가 심한 장애인 「장애인복지법 시행규칙」 제28조 제1항에 따라 보건복지부 장관이 정하는 요양성 장애가 있는 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 휠체어를 이용하는 사람 3. 일시적으로 휠체어를 이용하는 자로서 버스 등의 이용이 어려운 자 4. 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자
특정군	1. 「장애인복지법 시행규칙」 제28조 제1항에 따른 1급과 2급 장애인으로서 대중교통의 이용이 어려운 사람 및 3급 장애인 중 뇌병변 장애인·시각 장애인 2. 장애인 지체 장애인 지체 장애인 하지에 장애가 있는 지체장애인으로서는 대중교통 이용이 어려운 사람 3. 만 65세 이상으로 대중교통의 이용이 어려운 사람 4. 제1호부터 제3호까지의 교통약자 여와에 혼자서 외출과 이동이 곤란하여 특별교통수단이 필요하다고 인정되는 사람 5. 제1호부터 제3호까지에 해당하는 교통약자를 동반하는 가족과 보호자
영동군	1. 「장애인복지법 시행규칙」 제28조 제1항의 규정에 따른 장애의 정도가 심한 장애인(보통성 장애가 있는 사람)으로서 버스 등 대중교통 이용이 어려운 사람 2. 만 65세 이상의 사람으로서 버스 등 대중교통의 이용이 어려운 사람 3. 제1호 및 제2호의 교통약자 여와에 혼자서 외출과 이동이 곤란하여 특별교통수단이 필요하다고 인정되는 사람 4. 제1호부터 제3호까지에 해당하는 교통약자를 동반하는 가족과 보호자

41

2. 시군 이동지원센터 운영 현황

4) 시군별 특별교통수단 이용자 대상 범위

구분	특별교통수단 이용대상
출발군	1. 「장애인복지법 시행규칙」 제28조 제1항에 따른 1급 - 2급 장애인 또는 3급 장애인 중 뇌병변 장애인·시각 장애인·지체 장애인·지체성 장애인 2. 장애인 지체 장애인 하지에 장애가 있는 지체장애인으로서는 대중교통의 이용이 어려운 사람 3. 만 65세 이상으로 대중교통의 이용이 어려운 사람 4. 임산부 5. 제1호 및 제2호에 해당하는 교통약자에 준하는 사람으로서 대중교통의 이용이 어려워 특별교통수단이 필요하다고 인정하는 사람 6. 제1호부터 제4호까지에 해당하는 교통약자를 동반하는 가족과 보호자
권전군	1. 「장애인복지법 시행규칙」 제28조 제1항에 따른 장애의 정도가 심한 장애인 2. 장애의 정도가 심하지 않은 장애인 중 가) 좋은 눈의 시력이 0.06 이하이고 b) 하안 사람, 나) 두 눈의 시력이 각각 모두 0.06 이하이고 c) 과 10도 이하로 낮은 사람 3. 65세 이상으로 대중교통의 이용이 어려운 사람 4. 임산부(임신 5개월~출산 후 1개월 이내로서 대중교통 이용이 어려운 사람) 5. 사고·질병 등으로 인한 일시적 장애로 거동이 어려운 사람 6. 그 밖에 특별교통수단이 필요하다고 인정되는 자
과산군	1. 「장애인복지법 시행규칙」 제28조 제1항에 따른 대중교통 이용이 어려운 장애 정도가 심한 장애인 2. 65세 이상의 사람으로 거동이 불편하여 버스 등 대중교통 이용이 어려운 사람 3. 임산부 및 일시적 장애로 거동이 어려운 사람, 혼자서 외출과 이동이 곤란하여 특별교통수단이 필요하다고 인정되는 사람 4. 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자

42

2. 시군 이동지원센터 운영 현황

4) 시군별 특별교통수단 이용자 대상 범위

구분	특별교통수단 이용대상
충청권	<p><사)충청권 장애인복지관></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. '장애인복지법 시행규칙' 제2조 제1항의 규정에 따른 장애 정도가 심한 장애인으로서 버스 등 대중교통의 이용에 어려운 사람 및 장애 정도가 심 2. 하지 않은 장애인 중 보행상 장애가 있어 대중교통이 어려운 자 3. 66세 이상의 자로서 버스 등의 이용이 어려운 사람 4. 제1호와 제2호의 교통약자 외 혼자서 외출과 이동에 곤란하여 특별교통수단이 필요하다고 인정되는 사람 5. 제1호부터 제4호까지에 해당하는 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자 <p><충청권 장애인 연합회></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 장애인복지법 제2조에 해당되는 장애인 2. 충청권대 주소지를 둔(주요통행성) 장애인 3. 12항에 해당되는 장애인의 보호자 및 자원봉사자
단양군	<p>단양군민 중 대중교통 이용이 어려운 교통약자</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 장애 정도가 심하거나 혼자서 외출과 이동이 곤란한 교통약자 2. 만 65세 미만 교통약자 및 일시적인 보행장애가 있는 사람 3. 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자

43

3. 광역이동지원센터 사례 조사

1) 전국 광역이동지원센터 현황

구분	운영방식	위탁기관	접수수단				운영 인력(명)
			전화	문자	홈페이지	이동	
서울특별시	위탁운영	서울시교통공단	○	○	○	○	759
부산광역시	위탁운영	부산시교통공단	○	○	○	○	186
대구광역시	위탁운영	대구시교통공단	○	○	○	○	183
인천광역시	위탁운영	인천교통공사	○	○	○	○	205
광주광역시	위탁운영	광주교통약자이동지원센터	○	○	○	○	140
대전광역시	위탁운영	대전광역시 사회복지서비스원	○	○	○	○	146
울산광역시	위탁운영	(사)울산장애인복지서비스지원센터	○	○	○	○	98
세종특별자치시	위탁운영	(사)세종시지체장애인협회	○	○	○	○	26
광역센터	경기도	지체	연계 시스템만 운영				-
	강원도	위탁운영	○	○	○	○	3
	충청북도	-	-	-	-	-	-
	충청남도	위탁운영	○	○	○	○	22
	전라북도	위탁운영	○	○	○	○	26
	전라남도	위탁운영	○	○	○	○	23
	경상북도	위탁운영	○	○	○	○	18
제주특별자치도	위탁운영	경상남도 복지문화사업조합	○	○	○	○	31
	위탁운영	(사)제주특별자치도 교통약자이동지원센터	○	○	○	○	65

44

3. 광역이동지원센터 사례 조사

2) 전남 광역이동지원센터 사례

기본체계도



운영인력

- 센터장 1, 팀원 4, 상담원 20

운영차량

- 2023년 7월 1일 기준 시군별 차량현황
- (특장차:191대, 임차:17대, 바우처:310대 중 :518대)
- (총운전원:573명, 특장차:258명, 임차17명, 바우처:298명)

45

3. 광역이동지원센터 사례 조사

2) 전남 광역이동지원센터 사례

운행구역

- 기본구간(장애인콜택시·바우처택시): 시·군내 구간
- 확대구간(장애인콜택시): 읍·도착지 한 곳이 해당되는 도내 구간
- 시·군간 권외 이용 차량 부족 시 권내 차량 이용 환승 가능 지점까지 이동
- *특별교통수단 안전운행 가이드라인(국토교통부/2019.3.) 준수

운영시간

- 1일 24시간·연중무휴
- (장애인콜택시): 1일 24시간·연중무휴
- (바우처택시): 07시~22시
- 시·군별 이용수요를 감안하여 탄력적으로 운영

이용요금

- 기본 2km 500원, 추가 1km당 100원으로 하며,
- 상한액: (권내) 시·군내 버스요금, (권외) 시외버스 요금 적용
- - 심야(00:00~04:00)요금: 기본 2km 1,000원, 추가 1km당 200원
- 상한액: (권내) 시·군내 버스 요금의 2배, (권외) 시외버스 요금의 2배 적용

46

3. 광역이동지원센터 사례 조사

3) 전북 광역아동지원센터 사례

문행대상

- 갈매의 정도가 심한 집에만 중·대형교를 허용여 따른다(자·모양상 절제)
- 85세 이상으로 대졸교를 미흡하여 어려움 지
- 대형교로 허용여 여건은 분산부, 물리적 할배여 여충지
- 비유(대상)를 통민하는 각종 모호소지
- 다·직적 거주지(남한 광역면역)나 일시적 방문자(사천신원 합주시)

■ 운행시간

- 년 365일 24시간 운영 및 24시간 즉시콜제
- 사전예약: 이용일 기준 7일전~전일 17시까지, 선착순
- 14시: 전주, 10시: 익산, 군산, 09시: 그외 지역

이용요금

구분	과목	종목	비고
일반회계	자본예산	300원	(1천원 이상인 경우)
	수입예산	500원	200원
일반회계	자본예산	200원	700원
	수입예산	500원	100원
특별회계 등 수익회계		수입과 부담	
대외채	대외채	특별회계 5,000원 (1천원 단위)	
	특별회계 대외채	특별회계 5,000원 (1천원 단위)	

47

3. 광역이동지원센터 사례 조사

3) 전북 광역이동지원센터 사례

실험구역

[illegible]

42

3. 광역이동지원센터 사례 조사

4) 강원도 광역이동지원센터 사례

센터 개요

- 강원특별자치도 교통약자 광역이동지원센터 운영: 2021년 5월 1일 기준(변경)
- 상담인력: 19명(센터장 1명, 팀장 1명, 주간 상담원 11명, 야간상담원 6명)
- 운영체계



49

3. 광역이동지원센터 사례 조사

4) 강원도 광역이동지원센터 사례

이용대상

- 심한 보행상 장애
- 65세 이상(대중교통 이용 어려운)
- 일시적 휠체어 이용자
- 시군 조례로 정한 사람: 임신부, 12개월 미만 영아 동반가족, 보호자, 보장구이용대상자
- 교통약자를 동반하는 가족, 보호자

운영시간

- 1일 24시간 연중무휴
- 즉시콜: 시군 관내
- 예약콜: 도내, 서울특별시, 시군 경계 지자체
- 야간운영시간: 00시 ~ 익일 6시 혹은 7시

이용요금

- 관내: 기본 4km 1,100원, 추가 1km당 100원으로 하며,
- 관외: 기본 4km 1,100원, 추가 1km당 100원
- *대기: 30분 2,000원
- *도로이용료, 주차료: 이용자부담

4. 광역이동지원센터 관련 법령 검토

1) 교통약자이동편의증진법

■ 운행시간

법률 조항	규정 내용
교통약자 이동편의증진법 시행령 제14조의4 (특별교통수단 운영기준) 제1항 제1호	특별교통수단의 운행 시간은 매일 24시간 으로 할 것

■ 운행구역

법률 조항	규정 내용
교통약자 이동편의증진법 시행령 제14조의4 (특별교통수단 운영기준) 제1항 제1호	가. 시·군의 경우 다음의 지역 1) 해당 시·군의 관할구역 안 2) 해당 시·군의 관할구역 밖의 지역 중 다음의 지역 가) 해당 시·군을 관할하는 도의 다른 시·군 나) 해당 시·군과 관할구역 경계를 접하는 시·군 다) 해당 시·군과 관할구역 경계를 접하는 특별시·광역시·특별자치시 리) 해당 시·군(관할구역 경계를 접하는 특별시·광역시·특별자치시가 없는 시·군으로 한정한다)의 인접 특별시·광역시·특별자치시 이 경우 해당 시·군의 조례로 3개 이상의 지역을 정해야 한다 다) 그 밖에 생활권이나 지역의 특수성 등을 고려하여 특별교통수단의 운행 범위에 포함해야 할 필요성이 있다고 인정되는 지역으로서 해당 시·군의 조례로 정하는 지역

53

4. 광역이동지원센터 관련 법령 검토

■ 이동지원센터 운영기준 : 업무

법률 조항	규정 내용
교통약자 이동편의증진법 시행령 제14조의4 (특별교통수단 운영기준) 제1항 제1호	1) 특별교통수단의 이용대상자 선정신청 접수와 이용대상자 여부 확인 2) 특별교통수단의 이용신청 접수와 배정 관리 3) 특별교통수단의 운행 및 안전 관리 4) 특별교통수단을 운행하는 운전자에 대한 연대·설립 및 교육 5) 특별교통수단의 운영에 필요한 통신수단의 구축·운영 및 관리 6) 특별교통수단의 환승·연계 지원 7) 출발지·도착지·이용목적 등 특별교통수단 이용 정보에 관한 통계 관리 8) 특별교통수단에 관한 간행물 발간 및 보급 등 특별교통수단의 홍보 9) 그 밖에 여객지원센터의 운영에 필요한 업무로서 해당 시·군의 조례로 정하는 업무

■ 광역이동지원센터 운영기준 : 업무

법률 조항	규정 내용
교통약자 이동편의증진법 시행령 제14조의4 (특별교통수단 운영기준) 제1항 제1호	1) 특별교통수단의 환승·연계 지원 2) 도의 관할구역 안에 이동지원센터와 광역이동지원센터가 모두 설치된 경우 가목2·5) 및 6)의 업무, 이 경우 해당 업무는 이동지원센터가 수행하는 업무 범위에서 제외한다 3) 도지사가 법 제16조제2항 단서에 따라 관할구역 안의 이동지원센터와 광역이동지원센터와 통합하여 운영하는 경우 가목1부터 6)까지의 규정에 따른 업무 4) 그 밖에 광역이동지원센터의 운영에 필요한 업무로서 해당 도의 조례로 정하는 업무

53

4. 광역이동지원센터 관련 법령 검토

■ 이동지원센터 운영기준 : 운영시간

법률 조항	규정 내용
교통약자 이동편의증진법 시행령 제14조의5 (이동지원센터 및 광역이동지원센터의 운영기준) 제1항 제2호	특별교통수단이 매일 24시간 운행될 수 있도록 이동지원센터 및 광역이동지원센터를 매일 24시간 운영할 것 . 다만, 토요일·일요일 및 공휴일과 야간 시간의 이동지원센터의 운영을 광역이동지원센터나 다른 이동지원센터와 통합하여 운영하는 경우 등 해당 시·군의 조례로 정하는 경우에는 24시간 미만으로 운영할 수 있다.

■ 특별교통수단 이용대상자 범위

법률 조항	규정 내용
교통약자 이동편의증진법 시행규칙 제6조 (특별교통수단 이용대상자 등) 제1항	1. 「장애인복지법」 제33조제1항에 따른 보행상의 장애인으로서 같은 규칙 별표 1에 따른 장애의 정도가 심한 장애인으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 3. 제1호 및 제2호에 해당하는 교통약자에 준하는 사람으로서 지방자치단체의 조례 로 정하는 사람 4. 제1호부터 제3호까지에 해당하는 교통약자를 동행하는 가족 및 보호자

55

4. 광역이동지원센터 관련 법령 검토

2) 국토교통부 특별교통수단 표준조례(안)

■ 특별교통수단 운행방식

- 이동지, 목적, 차량부족 등을 고려하여 특별교통수단 외에 **택시, 배우치 택시**를 적극 도입하고, 특별교통수단(일반여객 승강장비 해)과 **택시 배우치 택시(승강장비 해)**를 함께 운영하는 경우에는 **특별교통수단은 택시가 이용자가 우선적으로 이용될 수 있도록 하였다**.

■ 특별교통수단 이용시간

- 상시(365일 24시간) 운영을 원칙으로 하되, 여건상 상시 운영이 곤란한 지자체는 자체 개선방안을 마련

■ 특별교통수단 이용요금

- 특별교통수단의 요금 상한선을 **대중교통요금** 기준으로 **2배 이하**로 명시하되, 여건에 따라 즉시 시행이 곤란한 지자체는 별도 시행계획을 마련

■ 특별교통수단 운행지역

- 군할 행정구역 이외 **원정생활권**·**저지**를 기본 운행지역으로 하되, 지방여건이나 수요 등에 따라 **운행지역**을 조정

56

5. 기초조사 시사점

구분	주요 내용
<p>장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률 제10조 제1항 제1호</p> <p>장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률 제10조 제1항 제2호</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 운행차량 : 버스, 전차, 지하철, 노면전차, 트램, 지하철, 노면전차, 트램 • 운행시간 : 주중과 주말 운행차량, 그외 지자체 : 10:00시~16:00시 • 이용요금 : 100원(1,500원(일일요금) ~ 5,000원(2회 이상)) • 이용대상 : 장애인, 노인, 임산부, 어린이
<p>장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률 제10조 제1항 제3호</p> <p>장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률 제10조 제1항 제4호</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 시설·장비 : 장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률 제10조 제1항 제3호 • 장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률 제10조 제1항 제4호
<p>장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률 제10조 제1항 제5호</p> <p>장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률 제10조 제1항 제6호</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 운행차량 : 버스, 전차, 지하철, 노면전차, 트램, 지하철, 노면전차, 트램 • 운행시간 : 주중과 주말 운행차량, 그외 지자체 : 10:00시~16:00시 • 이용요금 : 100원(1,500원(일일요금) ~ 5,000원(2회 이상)) • 이용대상 : 장애인, 노인, 임산부, 어린이

55

제4차 충청북도 교통약자 이동편의증진 지원계획 수립 연구

최종보고

V

제4차 지원계획 비전 및 전략

1. 제4차 지원계획의 비전 및 전략 체계

비전

이동 장애 없는 충북 조성

목표

- ✓ 교통약자 중심의 무장애 인프라 환경 조성
- ✓ 장애없는 충북교통복지문화 실천

전략

통합적 플랫폼을 통한
이동편의 서비스 제공무장애 이동편의
인프라 개선무장애 교통복지문화
조성

저상버스 도입 확대

교통수단 이동편의시설 개선

무장애 사회로 인식개선

특별교통수단 도입 확대

여객시설 이동편의시설 개선

교통약자를 위한
교육 강화

광역이동지원센터 운영

보행환경 이동편의시설 개선

충북 무장애 거버넌스
구축

57

2. 제4차 지원계획의 목표

교통수단 도입률			
	운행수단	21년	25년
 저상버스	저상버스	16.7%	47.9%
 특별교통수단	도입률 광역이동지원센터	49.6% 없음	100% 운영
기후적합한 편의시설			
	운행수단	21년	25년
 버스	버스	75.0%	75.0%
 여객시설	여객자동차역사빌 승도역사 미스정류장	54.6% 76.7% 30.0%	64.0% 80.0% 40.0%
 보행환경	보행로	64.0%	69.0%

58



1. 광역이동지원센터 운영계획

1) 기본방향 및 기능 결립

■ 기본방향

- 지자체간 상이한 운영기준에 대한 일원화, 표준화를 통해 통합적 운영 기준 마련
- 지자체 및 유관부서의 협조체계 구축
- 교통약자 이동편의 증진을 위한 시설공급 확대
- 지자체 관내 뿐 아니라 광역 및 지역간 교통약자의 이동권 확보

■ 광역이동지원센터의 기능

- 특별교통수단 이용신청 접수 및 제공
- 특별교통수단 운전자 및 관련자에 대한 안내 및 상담
- 교통약자의 이동지원에 관한 정보의 수집 및 제공
- 다른 시·도 및 시·군 이동지원센터와 연계 운영
- 그 밖에 교통약자 이동지원에 관하여 필요한 사항

1. 광역이동지원센터 운영계획

2) 광역이동지원센터 운영(안)

■ 운행구역

- 기본구간 : 시군 내 구간
- 확대구간 : 시군 생활권 인접지역으로 하되 차량여건이나 수요 등에 따라 운행지역을 조정

■ 운행시간

- 1일 24시간 연중무휴
- 즉시콜 : 시군 관내
- 예약콜 : 도내, 시군 경계 지자체, 충청북도 그외 지역
- 야간운행시간 : 00시 ~ 익일 6시 혹은 7시

■ 이용요금

- 기본 2km 500원, 추가 1km당 100원
- 삼한역 : (관내) 시군내 버스요금, (관외) 시외버스 요금 적용

61

1. 광역이동지원센터 운영계획

2) 광역이동지원센터 운영(안)

■ 이용대상

- 심한 보행상 장애
- 대중교통 이용이 어려운 65세 이상
- 일시적 형제에 이용자
- 시군 조례로 정한 사람 : 임신부, 11개월 미만 영아 동반가족, 보호자, 보장구이용대상자
- 교통약자를 동반하는 가족, 보호자

62

2. 저상버스, 특별교통수단 도입 확대

1) 저상버스 시군별 보급 계획(누적대수)

시군	22년(현재)	23년	24년	25년	26년
청주시	147	167	247	277	308
충주시	80	14	22	30	36
제천시	30	6	9	12	14
보은군	0	1	2	3	4
옥천군	0	0	0	1	2
영동군	0	0	1	2	3
충청군	0	1	2	3	4
진천군	11	2	4	6	10
괴산군	0	0	3	6	9
음성군	0	3	6	8	9
단양군	0	0	3	6	9
총계 현재	159(190)	214	299	352	408

63

2. 저상버스, 특별교통수단 도입 확대

2) 2026년 시군별 저상버스 확보율 목표

- '26년 시군별 저상버스 도입 계획을 저상버스 법적 확보 기준(시군 버스비 1/3미상 확보) 내에 수립이 되었는지를 검토한 결과임
- 11개 시군 중 시군 저상버스 도입률이 법적 기준 1/3미상 혹은 1/3에 가까운 최소대수로 계획한 시군은 7개 지자체로 나타났다
- 4개 지자체는 법적 확보 기준에 미달하는 것으로 조사됨



64

2 저상버스, 특별교통수단 도입 확대

1) 특별교통수단 시군별 보급 계획(누적대수)

시군	법정대수	22년(현재)	23년	24년	25년	26년
청주시	82	600	75	90	90	90
충주시	29	28(20)	30	32	34	36
제천시	26	13(11)	17	20	23	27
보은군	10	2(1)	4	6	8	11
옥천군	13	8(8)	9	10	11	13
영동군	5	3(2)	4	5	5	5
충량군	9	5(2)	9	9	9	9
진천군	4	7(7)	10	11	11	11
괴산군	3	4(4)	4	4	4	4
음성군	10	10(5)	10	10	10	10
단양군	7	6(6)	6	7	7	7
총계 전체	192	146(126)	178	204	212	223

65

2 저상버스, 특별교통수단 도입 확대

2) 2026년 시군별 특별교통수단 도입률 목표



66

3.1 버스내 이동편의시설 확충

3. 무장애 환경 조성

1) 전자문자 안내판 확충

법에서 언급한대로 전자문자안내판은 장애인 및 버스 탑승객이 어떤 위치에서도 식별이 가능하도록 버스의 전면 윗부분 또는 중간운 부근에 설치하여야 하며, 문자와 기호는 멀리서도 식별이 용이하게 굵은 글씨체로 표기하고 바탕색과 구분이 가능한 색상으로 표기



67

3.1 버스내 이동편의시설 확충

3. 무장애 환경 조성

2) 교통약자 좌석 확충

교통약자석은 어린이, 임산부, 고령자, 영유아를 동반한자 등 교통약자가 대중교통 편의를 위해 만든 전용좌석이며, 「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」 별표 1 (이동편의시설의 구조·재질 등에 관한세부기준)에 따라 전 좌석의 1/3이상을 교통약자용 좌석으로 지정해야함



68

32 버스정류장 접근성 향상

3. 무장애 환경 조성

1) 무장애 버스정류장 설치

휠체어를 이용하는 교통약자가 버스정류소에서 저상버스 탑승 시 주변에 조력자 없이 편하게 탑승 가능하도록 보행장애물 제거, 탑승위치 개선 등 무장애 (Barrier-Free) 버스정류장을 추진



69

33 여객시설 이동편의시설 개선

3. 무장애 환경 조성

여객터미널의 이동편의 시설 정비를 통하여 교통약자가 불편함 없이 탑승하고 터미널 내의 시설물을 편리하게 이용할 수 있는 환경을 조성

현재 국토부와 한국지체장애인협회가 장애인 이동권 확대를 위해 시범운영 중인 휠체어 버스(고속시외) 및 휠체어 승강용 슬로프를 이용하기 위한 슬로프의 구조적 개선이 필요함

또한 시정각장애인을 위하여 터미널내에서 대기소-매표소-화장실 등 휴게시설-승강장을 연계하여 이용할 수 있도록 경자 블록을 기준에 맞게 설치하고 교통약자에게 여객터미널 이용관련 정보를 제공할 수 있는 전자(음성)안내판 설치



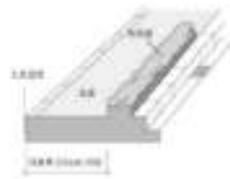
70

3.4 보행환경 개선

3. 무장애 환경 조성

1) 보행로 개선

보도의 유효폭 : 휠체어 사용자가 통행할 수 있도록 보도 또는 접근로의 유효폭은 2미터 이상 확보
 낙담 : 배덕표면은 미끄러지지 아니하는 재질로 명반하게 마감



71

3.4 보행환경 개선

3. 무장애 환경 조성

2) 교통약자 보호구역 확대 지정

노인·장애인보호구역시설강화 : 보호구역 시작 및 종점 구간에 도로 표시 및 표지판 등 설치를 강화하여 보호구역의 인식 강화 필요

- 특히, 노인 및 장애인보행자 안전강화를 위한 속도위반단속카메라 설치, 보행자 자동감지 시스템(보행속도가 느린 보행자 고려) 등 설치

노인·장애인보호구역 확대 지정 : 고령화 및 장애인연구의 사회활동 증가를 고려하여 노인 및 장애인보호구역의 확대 지정 추진



속도위반단속카메라



보호구역 표기 강화



보호구역 표기 강화



보행자 자동감지 시스템

72

3.5 무장애인증 확대

3. 무장애 환경 조성

1) 현황 및 문제점

- 장애물 없는 생활환경(장애물 없는 안전한 도로, 어린이·노약·장애인 등과 일시적 장애를 가진 누구나가 개발시설·지역 등을 이용함에 있어 불편을 느끼지 않도록 계획·설계·시공·관리 여부를 공신력 있는 기관에서 평가 하여 인증하는 제도
- 「장애안등관리법」 제 10조의2와 「교통약자법」 제17조의2에서 규정하고 있으며
- 건축물 등 개발시설(공원, 공공건축물 등)은 보건복지부에서
- 교통수단 및 여객시설 등은 국토교통부에서 별도로 분리하여 관리 및 운영하고 있음

◀지역별 무장애인증 현황▶

종류	인증건수
도시	1
건축물	5,042
공원	32
여객시설	151
도로	8
교통수단	0

2) 개선방안

- 현행 법령상 두법에서 나누어 운영되고 있는 인증제도를 하나로 통합하여 제도를 운영함으로써 효율성을 높이고, 건축물 이외 의 도로 등 미들면의 가장 기본적인 도시기반시설을 포함한 생활환경 전반을 아우를 수 있도록 의무 대상시설을 넓히며, 장애인 등 교통약자의 이동권을 보장하기 위하여 여의 같은 사항을 하나의 기준 으로 통합하여 관리할 필요 있음

73

4. 장애없는 충북 거버넌스 구축

지역별 교통행정기관을 중심으로 협의체(“충북교통복지협의체”)를 구성·운영을 통해 교통약자 이동편의관련 정보교환 및 정책의 공동 추진을 위한 협력체계 마련

- 교통행정기관을 중심으로 유관기관, 교통사업자(여객시설, 교통수단), 전문가, 교통 약자단체 등의 협력체계를 구축하여 지역 교통복지 문제해결

- 협의체의 운영실적, 연차별 시행계획 실적, 특별교통수단관련 표준조례의 준용여부 등 각 지방자치단체의 교통복지수준 개선을 위한 노력의 평가체계 마련

- 매년 평가 결과, 우수 기관·단체 및 사업자 등을 선정하여 모범사례를 전파하고 인센티브(정부 포상 등) 부여방안 모색

74

4. 장애없는 충북 거버넌스 구축

◀광역 및 시군 교통복지협의체 구성 예시>



75

제4차 충청북도 교통약자 이동편의증진 지원계획 수립 연구

최종보고

VIII

재원조달계획

1.1 광역이동지원센터 구축 및 운영비

1. 소요예산

(단위 : 천원)

구분	내 용	수량	단위금액	총 비용
위탁금	합 계			1,501,000
운영비	홈페이지 구축	1식	50,000	50,000
	센터 인터리어	1식	50,000	50,000
	센터 임대료 및 관리비	1년	20,000	20,000
	PC 구입	20대	1,500	30,000
	통신장비(광케)	20대	300	6,000
	사무실 가구 등 집기구입	1식	40,000	40,000
	계소식	1식	15,000	15,000
	센터 홍보비(광고, 물품 등)	1식	20,000	20,000
	사무관리, 공공요금	1식	25,000	25,000
	시스템 유지보수료	1식	50,000	50,000
	차량 렌탈, 차량운영비 차용	1식	100,000	100,000
인건비*	센터장(8급상당)	1명*12월	65,000	65,000
	관리직(7급상당)	1명*12월	55,000	55,000
	상담원(3교대 근무)9급상당)	15명*12월	50,000	900,000
위탁수수료	위탁 업무대행 수수료	사업비*5%	75,000	75,000

77

1.2 저상버스 및 특별교통수단 구입비

1. 소요예산

(단위 : 백만원)

구분		2022	2023	2024	2025	2026	합계
저상버스	구입대수	9	55	85	53	54	256
	비용	810	4,950	7,650	4,770	4,860	23,040
특별교통수단	구입대수	20	32	26	8	11	97
	비용	800	1,280	1,040	320	440	3,880

78

2. 재원조달방안

1. 광역이동지원센터 설치비, 운영비 : 교통약자 이동편의증진법 시행령 제14조의 2

4. [법 제16조제3항](#)에 따른 이동지원센터(이하 "이동지원센터"라 한다) 및 [같은 조 제3항](#)에 따른 광역이동지원센터(이하 "광역이동지원센터"라 한다)의 설치비
5. 그 밖에 특별교통수단의 운영과 이동지원센터 및 광역이동지원센터 운영에 필요한 자금

2. 저상버스 도입비 : 교통약자의 이동편의증진법 시행령 제14조 제2항

저상버스 도입 비용에 관한 국가와 지방자치단체의 부담비율은 다음과 구분하고 있음

- 특별시 : 국가 40퍼센트, 지방자치단체 60퍼센트
- 특별시외 지방자치단체 : 국가 50퍼센트, 지방자치단체 50퍼센트

3. 특별교통수단의 도입비용 : 국비 50%, 지방비 50%를 기준으로 함

4. 편의시설 확충을 위한 사업비 : 시군 각 지자체 자체사업비로 추진

부록 2 : 최종보고회 시군 관계자 의견 수렴

1. 최종보고회 개최 개요

- 일시 : 2023년 8월 25일 오후2시
- 장소 : 충청북도 교통연수원
- 참석자
 - 충청북도 교통철도과장, 대중교통팀장, 담당, 시군 교통약자 이동편의증진 업무 팀장 및 담당
 - 용역사 김효근박사
- 발표내용
 - 제4차 충청북도 교통약자 이동편의증진 지원계획 전체 용역결과

2. 시군 주요 의견 내용

- 충청북도 광역이동지원센터 운영기준
 - 특별교통 운영시간, 운영권역, 운영대상자 범위 등은 통합하여 일원화하여 운영을 하되, 이용요금에 대해서는 좀 더 시군과 구체적인 의견을 조율하여 추후 결정하기로 함
- 특별교통수단 법정대수 산정 시군 중증장애인 통계 반영 관련 의견
 - 중증장애인에 대한 정부 기준 대로 운영할 경우 실제 중증장애인 수보다 더 많이 산정됨에 따라 시군 특별교통수단 운행차량대수가 불필요하게 많아져서 예산 낭비로 이어질 수 있음
 - 용역사에서 제시한 자료는 시군 기본계획을 바탕으로 반영한 것으로 향후 필요시 시군별 조정하기로 함