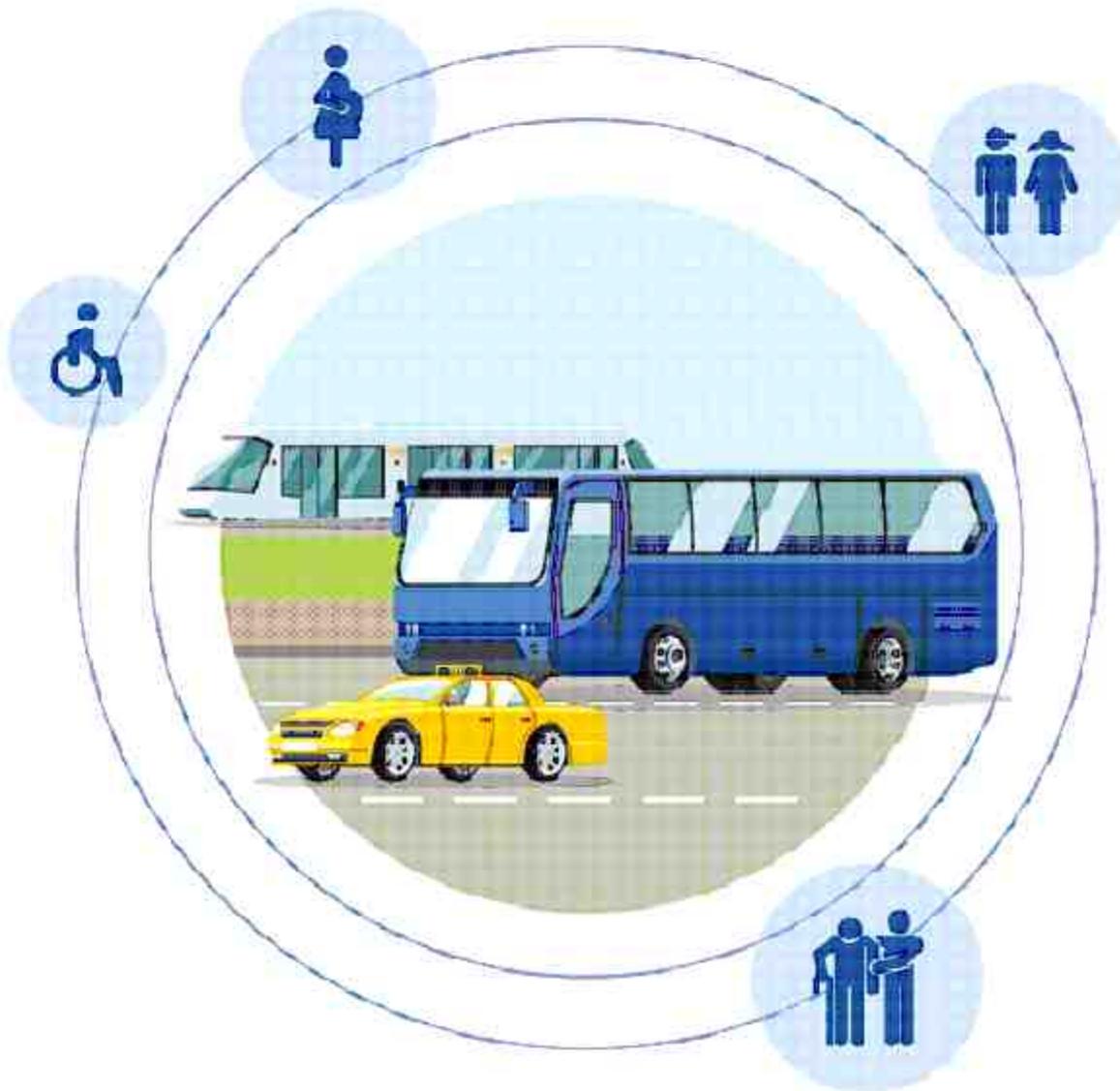


# 제4차 교통약자 이동편의 증진 지원계획 수립 연구용역

2022. 11







<b>제1장 계획의 개요</b> .....	<b>1</b>
I. 계획수립의 배경 및 목적 .....	3
1. 계획의 배경 및 목적 .....	3
2. 계획의 수립범위 .....	3
II. 계획수립의 세부내용 .....	4
1. 교통약자 현황 및 전망 .....	4
2. 교통약자 이동편의시설 및 보행환경 현황 .....	4
3. 계획의 목표 및 추진전략 .....	5
4. 세부 추진방안 .....	5
5. 소요비용 산출 및 자원 조달방안 .....	6
III. 계획수립의 추진체계 .....	7
<b>제2장 교통약자 현황 및 전망</b> .....	<b>9</b>
I. 충청남도 일반현황 .....	11
1. 지역현황 및 특성 분석 .....	11
II. 교통약자 현황 .....	16
1. 국내 교통약자 현황 .....	16
2. 충청남도 교통약자 현황 .....	21
III. 교통약자 이동편의시설 현황 .....	31
1. 교통약자 이동편의시설 조사(국토교통부) .....	31
2. 교통약자 이동편의시설 현황 .....	39
<b>제3장 관련 법령 및 계획 검토</b> .....	<b>49</b>
I. 관련 법령 및 계획 .....	51
1. 교통약자 이동편의 증진법 .....	51
2. 제4차 교통약자 이동편의 증진계획(2022~2026) .....	52
3. 제5차 장애인정책종합계획(2018~2022) .....	62
4. 제4차 대중교통 기본계획 .....	66
5. 안전속도 5030 .....	70

<b>제4장 교통약자 이동편의시설 현황</b> .....	<b>73</b>
I. 교통약자 이동편의 실태조사 .....	75
1. 교통약자 이동편의시설 기준적합 설치현황 .....	75
2. 버스차량 연도별 기준적합 설치율 비교 .....	76
3. 여객자동차터미널 연도별 기준적합 설치율 비교 .....	77
4. 도시철도 및 광역철도 역사 연도별 기준적합 설치율 비교 .....	78
5. 철도역사 연도별 기준적합 설치율 비교 .....	78
6. 버스정류장 연도별 기준적합 설치율 비교 .....	79
7. 보행환경 연도별 기준적합 설치율 비교 .....	80
<b>제5장 만족도 조사 결과</b> .....	<b>81</b>
I. 이용자 만족도 조사 개요 .....	83
1. 조사 목적 및 범위 .....	83
2. 조사 대상 .....	84
3. 조사 설계 .....	84
II. 교통약자의 이동실태 .....	85
1. 지역 내 이동 실태 .....	85
2. 지역 간 이동실태 .....	89
III. 종합 만족도 .....	92
1. 종합만족도 .....	92
IV. 보행환경 교통수단의 만족도 조사 결과 .....	95
1. 보도 만족도 .....	95
2. 횡단보도 만족도 .....	96
3. 지하도 및 육교 만족도 .....	97
V. 여객시설 및 교통수단의 만족도 조사 결과 .....	98
1. 시내버스 및 정류장 .....	98
2. 도시철도 및 철도역사 .....	99
3. 철도 및 철도역사 .....	100
4. 고속/시외버스 및 터미널 .....	102
5. 여객선 및 터미널 .....	103
6. 특별교통수단 .....	105
7. 특별교통수단 대체수단 .....	106

VI. 이용자 만족도 조사 결과에 대한 소결 .....	107
1. 소결 .....	107
<b>제6장 타 지역 광역이동지원센터 운영사례 .....</b>	<b>109</b>
I. 전라북도 광역이동지원센터 .....	111
1. 전라북도 특별교통수단 운영 현황 .....	111
II. 경기도 광역이동지원센터 .....	112
1. 경기도 특별교통수단 운영 현황 .....	112
III. 전라남도 광역이동지원센터 .....	112
<b>제7장 제4차 충청남도 계획 수립의 목표 설정 .....</b>	<b>115</b>
I. 계획의 비전과 목표 .....	117
1. 목표설정 및 추진전략 .....	117
<b>제8장 제4차 충청남도 교통약자 이동편의 증진 지원계획 .....</b>	<b>121</b>
I. 저상버스 및 특별교통수단 .....	123
1. 저상버스 확충 계획 .....	123
2. 특별교통수단 확충 계획 .....	124
3. 특별교통수단 교육 계획 .....	126
II. 이동편의시설 .....	128
1. 이동편의시설 개선 계획 .....	128
III. 보행환경 .....	131
1. 보행환경 개선 계획 .....	131
IV. 광역이동지원센터 및 거버넌스 부문 .....	134
1. 광역이동지원센터 효율화 .....	134
2. 교통복지협의체 구성 및 평가 .....	134
<b>제9장 자원 및 투자계획 .....</b>	<b>137</b>
I. 사업예산 규모 검토 .....	139
1. 저상버스(시내버스) 도입 소요예산 .....	139
2. 저상버스(농어촌버스) 도입 소요예산 .....	141
3. 특별교통수단 도입 소요예산 .....	143

4. 기타 교통약자 이동편의시설 개선사업 소요 비용 .....	145
5. 종합 .....	146
II. 자원조달계획 .....	147
1. 자원조달의 기본방향 .....	147
2. 시·군 지자체 투자자원 분담방향 .....	147
III. 재정규모 검토 .....	148
1. 충청남도 재정규모 검토 .....	148
2. 중기지방재정계획 .....	149

## [표 목 차]

표 2.1. 충청남도의 경위도상 위치 .....	11
표 2.2. 충청남도 및 각 시군 현황(2022년) .....	12
표 2.3. 충청남도 시·군별 면적(2020년) .....	12
표 2.4. 충청남도 시·군별 인구(2020년) .....	13
표 2.5. 충청남도 시·군별 인구증가율(2015년~2020년) .....	14
표 2.6. 충청남도 연령별 인구구조 변화(2010년~2020년) .....	15
표 2.7. 전국 및 충청남도 연령별 인구구조(2020년) .....	15
표 2.8. 국내 교통약자 현황(2020년) .....	16
표 2.9. 국내 교통약자 추이(2015년~2020년) .....	17
표 2.10. 시·도별 교통약자 현황(2020년) .....	18
표 2.11. 국내 교통약자 추계(2022년~2026년) .....	19
표 2.12. 충청남도 교통약자 추계(2022년~2026년) .....	20
표 2.13. 충청남도 교통약자 현황(2020년) .....	21
표 2.14. 충청남도 시·군별 교통약자 현황(2020년) .....	22
표 2.15. 충청남도 시·군별 고령자 현황(2020년) .....	23
표 2.16. UN에서 제시하는 고령화 사회 기준 .....	24
표 2.17. 충청남도 시·군별 등록장애인 현황(2020년) .....	25
표 2.18. 충청남도 시·군별 등록장애인(장애정도별) 현황(2020년) .....	26
표 2.19. 충청남도 시·군별 어린이 현황(2020년, 일부 2019년) .....	27
표 2.20. 충청남도 시·군별 영유아 동반자 현황(2020년) .....	28
표 2.21. 충청남도 시·군별 임산부 현황(2020년) .....	29
표 2.22. 교통약자 이동편의시설 조사대상 .....	31
표 2.23. 국내 연도별 버스차량 보급현황(2019년~2020년) .....	32
표 2.24. 9개 도 버스 차량대수 현황(2020년) .....	32
표 2.25. 국내 저상버스 보급현황(2018년~2020년) .....	33
표 2.26. 국내 도시철도 및 광역철도 차량 현황(2019년) .....	34
표 2.27. 국내 철도차량 현황(2020년) .....	34
표 2.28. 국내 여객선 선종별 현황(2019년) .....	35
표 2.29. 국내 항공기 현황(2020년) .....	35
표 2.30. 국내 여객자동차터미널 운영현황(2020년) .....	36
표 2.31. 국내 도시철도 및 광역철도 역사 운영현황(2019년) .....	37
표 2.32. 국내 철도역사 운영현황(2019년) .....	37

표 2.33. 국내 공항여객터미널 및 여객선터미널 운영현황(2020년)	38
표 2.34. 국내 도로현황(2019년)	38
표 2.35. 국내 저상버스 도입 현황(2019년~2020년)	40
표 2.36. 충청남도 시·군별 저상버스 보급률(2020년)	41
표 2.37. 국내 특별교통수단 보급률 및 대체수단 도입현황(2020년)	42
표 2.38. 충청남도 시·군별 특별교통수단 보급률(2020년)	43
표 2.39. 국내 특별교통수단 이용실적 현황(2020년)	44
표 2.40. 국내 특별교통수단 운행 현황	45
표 2.41. 국내 이동지원센터 운영현황(2020년)	46
표 2.42. 충청남도 시·군별 이동지원센터 운영현황(2021년)	47
표 3.1. 제4차 대중교통 기본계획의 비전 및 정책 목표	69
표 4.1. 교통약자 이동편의시설 기준적합 설치현황	75
표 4.2. 교통약자 이동편의시설 연도별 기준적합 설치율 비교	76
표 4.3. 버스차량의 지역 및 연도별 기준적합 설치율 비교	77
표 4.4. 여객자동차터미널의 지역 및 연도별 기준적합 설치율 비교	77
표 4.5. 도시철도 및 광역철도 역사의 지역 및 연도별 기준적합 설치율 비교	78
표 4.6. 철도역사 지역 및 연도별 기준적합 설치율 비교	79
표 4.7. 버스정류장의 지역 및 연도별 기준적합 설치율 비교	79
표 4.8. 보행환경 지역 및 연도별 기준적합 설치율 비교	80
표 5.1. 조사범위	83
표 5.2. 응답자 현황	84
표 5.3. 지역별 종합만족도	94
표 5.4. 교통약자 이동편의시설 기준적합 설치율과 비교	94
표 6.1. 전라북도 특별교통수단 이용요금 현황	111
표 6.2. 경기도 특별교통수단 이용요금 및 운행시간 현황	112
표 6.3. 전라남도 시군별 특별교통수단 차량 현황(2022년 10월 기준)	114
표 7.1. 분야별 추진전략 및 추진과제	118
표 7.2. 계획기간의 저상버스 및 특별교통수단 목표설정	119
표 7.3. 계획기간의 이동편의시설 목표 설정	120

표 7.4. 계획기간의 보행환경 목표 설정 .....	120
표 7.5. 광역이동지원센터 효율화 .....	120
표 8.1. 제4차 계획기간 중 충청남도 저상버스(시내버스) 연도별 도입 계획 .....	124
표 8.2. 제4차 계획기간 중 충청남도 저상버스(시내버스) 연도별 도입 계획 .....	124
표 8.3. 충청남도 시군별 특별교통수단 도입 현황(2021년 12월 기준) .....	125
표 8.4. 제4차 계획기간 중 충청남도 특별교통수단 연도별 도입 계획 .....	126
표 9.1. 충청남도 저상버스(시내버스) 도입 소요예산 산정 .....	139
표 9.2. 충청남도 저상버스(시내버스) 도입 연차별 시행계획 .....	140
표 9.3. 충청남도 저상버스(농어촌버스) 도입 소요예산 산정 .....	141
표 9.4. 충청남도 저상버스(농어촌버스) 도입 연차별 시행계획 .....	142
표 9.5. 충청남도 특별교통수단 도입 소요예산 산정 .....	143
표 9.6. 충청남도 특별교통수단 도입 연차별 시행계획 .....	144
표 9.7. 충청남도 이동편의시설 개선사업 소요예산 산정 .....	145
표 9.8. 충청남도 계획기간 중 소요예산 종합 .....	146
표 9.9. 충청남도 예산규모 현황(2018~2022) .....	148
표 9.10. 충청남도 중기지방재정계획(2022~2026) .....	149

## [그림 목차]

그림 1.1. 계획수립의 추진체계 .....	7
그림 2.1. 충청남도 시·군별 인구성장률(2015년~2020년) .....	14
그림 2.2. 국내 교통약자 현황(2020년) .....	17
그림 2.3. 시·도별 교통약자 현황(2020년) .....	18
그림 2.4. 국내 교통약자 추계(2022년~2026년) .....	19
그림 2.5. 충청남도 교통약자 추계(2022년~2026년) .....	20
그림 2.6. 충청남도 교통약자 현황(2020년) .....	21
그림 2.7. 충청남도 시·군별 교통약자 현황(2020년) .....	23
그림 2.8. 충청남도 시·군별 고령자 현황(2020년) .....	24
그림 2.9. 충청남도 시·군별 등록장애인 현황(2020년) .....	25
그림 2.10. 충청남도 시·군별 등록장애인(장애정도별) 현황(2020년) .....	26
그림 2.11. 충청남도 시·군별 어린이 현황(2020년, 일부 2019년) .....	27
그림 2.12. 충청남도 시·군별 영유아 동반자 현황(2020년, 일부 2019년) .....	29
그림 2.13. 충청남도 시·군별 임산부 현황(2020년) .....	30
그림 3.1. 제4차 교통약자 이동편의 증진계획 비전 및 목표 .....	59
그림 3.2. 제4차 교통약자 이동편의 증진계획의 과제별 분류 .....	61
그림 3.3. 제5차 장애인정책종합계획 비전 .....	62
그림 3.4. 연도별 등록장애인 수 현황 .....	63
그림 3.5. 안전속도 5030 .....	70
그림 3.6. 차량속도와 교통사고 심각도 .....	71
그림 5.1. 지역 내 - 외출빈도 .....	85
그림 5.2. 지역 내 - 외출빈도(인포그래픽) .....	85
그림 5.3. 지역 내 주 이용 교통수단 .....	86
그림 5.4. 지역 내 주 이용 교통수단(인포그래픽) .....	86
그림 5.5. 주 외출 시간대 .....	87
그림 5.6. 주 외출 목적 .....	87
그림 5.7. 주 목적지까지 평균 도보이동 시간 .....	87
그림 5.8. 주 목적지까지 교통수단 평균 대기시간 .....	88
그림 5.9. 주 목적지까지 교통수단 이용 평균 시간 .....	88

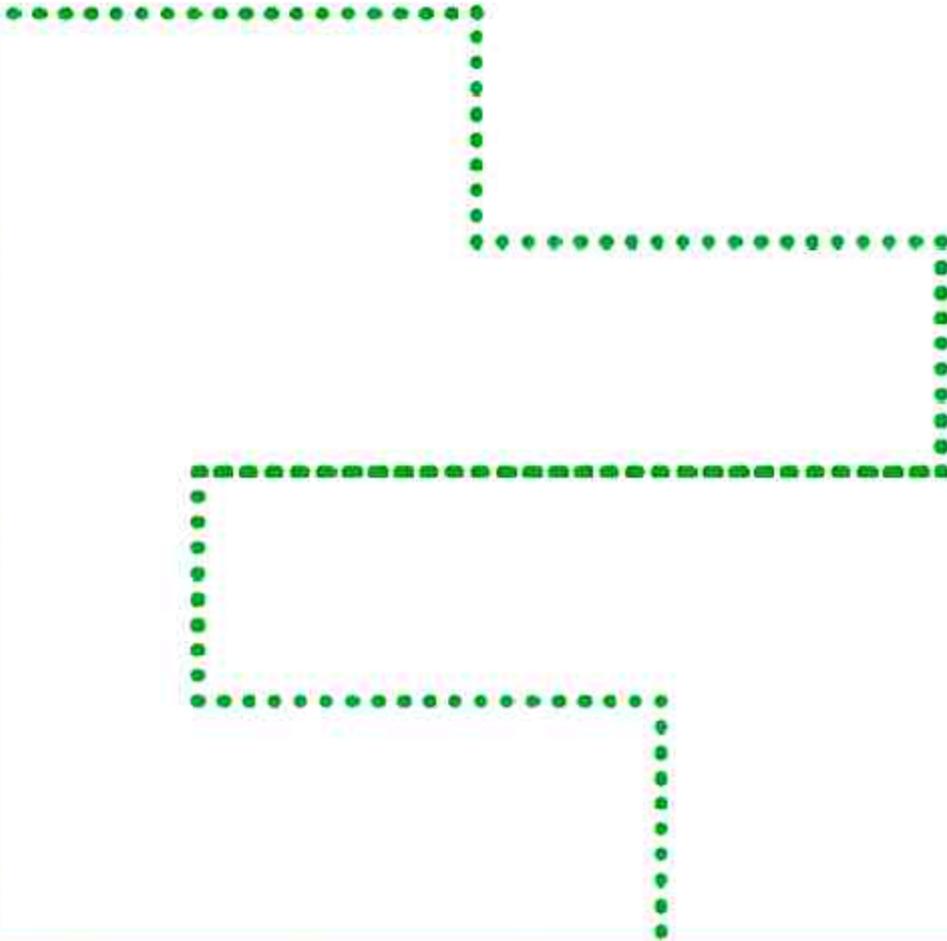
그림 5.10. 지역 간 외출빈도 .....	89
그림 5.11. 지역 간 외출빈도(인포그래픽) .....	89
그림 5.12. 지역 간 이동 시 주 이용 교통수단 .....	90
그림 5.13. 지역 간 이동 시 주 이용 교통수단(인포그래픽) .....	90
그림 5.14. 지역 간 이동 시 주 목적지까지 평균 도보이용 시간 .....	91
그림 5.15. 지역 간 이동 시 주 목적지까지 평균 교통수단 평균 대기시간 .....	91
그림 5.16. 지역 간 이동 시 주 목적지까지 교통수단 이용 평균 시간 .....	91
그림 5.17. 종합 만족도 .....	92
그림 5.18. 2018년, 2020년 종합만족도 비교 .....	93
그림 5.19. 보도 요소별 만족도 .....	95
그림 5.20. 보도 전반적 만족도 .....	95
그림 5.21. 횡단보도 요소별 만족도 .....	96
그림 5.22. 횡단보도 전반적 만족도 .....	96
그림 5.23. 지하도 및 육교 요소별 만족도 .....	97
그림 5.24. 지하도 및 육교 전반적 만족도 .....	97
그림 5.25. 버스정류장 요소별 만족도 .....	98
그림 5.26. 시내버스 요소별 만족도 .....	98
그림 5.27. 시내버스 및 버스정류장 전반적 만족도 .....	99
그림 5.28. 도시철도역사 요소별 만족도 .....	99
그림 5.29. 도시철도 요소별 만족도 .....	100
그림 5.30. 도시철도 및 철도역사 전반적 만족도 .....	100
그림 5.31. 철도 및 철도역사 요소별 만족도 .....	101
그림 5.32. 철도차량 요소별 만족도 .....	101
그림 5.33. 철도차량 전반적 만족도 .....	102
그림 5.34. 고속/시외버스 터미널 요소별 만족도 .....	102
그림 5.35. 고속/시외버스 요소별 만족도 .....	103
그림 5.36. 고속/시외버스 전반적 만족도 .....	103
그림 5.37. 여객선 터미널 요소별 만족도 .....	104
그림 5.38. 여객선 요소별 만족도 .....	104
그림 5.39. 여객선 및 터미널 전반적 만족도 .....	105
그림 5.40. 특별교통수단 요소별 만족도 .....	105
그림 5.41. 특별교통수단 전반적 만족도 .....	105
그림 5.42. 특별교통수단 대체수단 요소별 만족도 .....	106
그림 5.43. 특별교통수단 대체수단 전반적 만족도 .....	106

그림 6.1. 전라남도 시군별 특별교통수단 차량 현황(2022년 10월 기준) .....	114
그림 7.1. 충청남도 제4차 교통약자 이동편의 증진 지원계획 비전 및 목표 .....	118
그림 9.1. 충청남도 계획기간 중 소요예산 종합 .....	146
그림 9.2. 충청남도 예산규모 현황(2018~2022) .....	148

# 제 1 장

## 계획의 개요

- I. 계획수립의 배경 및 목적
- II. 계획수립의 세부내용
- III. 계획수립의 추진체계







## I

## 계획수립의 배경 및 목적

### 1. 계획의 배경 및 목적

#### 1.1. 계획의 수립배경

- (보행환경) · 철도 · 도시 및 광역철도 · 항공 · 해양 · 저상버스 등(저상버스, 휠체어 탑승가능 고속 · 시외버스, 특별교통수단) 분야의 계획 수립
- 『교통약자의 이동편의 증진법』 제7조(지방교통약자 이동편의 증진계획의 수립 등)에 따라 5년 단위로 지방교통약자 이동편의 증진계획 수립을 통해 충청남도 교통약자 이동편의 증진지원 계획 수립
- 장애인 · 노인 · 임산부 등 교통약자를 위한 이동편의 증진정책의 기본방향 및 목표를 제시하기 위한 중장기 마스터플랜 수립

#### 1.2. 계획의 수립목적

- 2017년 고령사회와 2025년 초고령사회 진입 등 교통약자의 지속적 증가에 대비한 중장기 이동편의 증진계획 마련 목표(국토교통부)
  - 여건변화 반영 및 계획의 중 · 장기적 일관성 확보를 위해 교통약자 이동편의 증진계획 수립 필요
- 충청남도에서 운행중인 교통수단과 지역 내 이동편의시설의 확충 및 개선을 종합적으로 검토 · 계획하고 특별교통수단의 효율적 이용을 위한 협력체계 및 지원방안 수립 목적
- 교통약자의 이동편의 증진을 위해 중장기 마스터플랜 및 세부추진 계획의 수립을 통해 교통약자의 사회참여 및 복지증진에 기여 목적

### 2. 계획의 수립범위

- 공간적 범위 : 충청남도 15개 시군
- 시간적 범위 : 2022년 ~ 2026년(5개년)

## II

# 계획수립의 세부내용

## 1. 교통약자 현황 및 전망

### 1.1. 교통약자 현황

- 충청남도 통계자료를 활용하여 교통약자 현황을 장애인, 고령자, 임산부, 어린이, 영유아를 동반한 자로 구분
- 장애인 인구 중 고령자, 임산부, 어린이, 영유아를 동반한 자를 제외하여 작성

### 1.2. 장래 교통약자 전망

- 국토교통부 상위계획인 『제4차 교통약자 이동편의 증진계획』에서 제시한 계획인구 대비 교통약자의 비율과 과거 추이를 바탕으로 장래 교통약자 수 추정

## 2. 교통약자 이동편의시설 및 보행환경 현황

### 2.1. 시군별 이동편의시설 현황 및 실태조사

- 『교통약자의 이동편의 증진법』에 따라 실태조사 실시

### 2.2. 대상시설별 이동편의시설의 조사 종류

- 교통수단, 여객시설, 도로시설, 육교, 지하도, 횡단보도 등 이동편의시설을 대상으로 설치 여부, 기준 적합률 및 부적합률 등 설치현황 조사

### 2.3. 이용만족도 조사

- 교통약자 및 일반인을 대상으로 교통수단, 여객시설, 도로(보도)의 이동편의시설에 대한 만족도 및 불편사항에 대한 조사 수행



## 2.4. 교통약자 이동편의시설의 문제점

- 유형별 이동편의 문제점과 교통수단, 여객시설, 도로(보도) 등 조사된 이동편의 시설의 항목별 문제점 도출

## 2.5. 제3차 교통약자 이동편의 증진계획의 성과 분석

- 충청남도 15개 시군의 『제3차 교통약자 이동편의 증진계획』 수립 내 이동편의시설 및 보행환경 개선을 위한 각 지표별 추진목표의 달성 여부 파악
- 미추진, 부진사항에 따른 개선사항을 반영한 제4차 교통약자 이동편의 증진계획을 수립 하여 각 시군별 실행 가능 목표 제시

## 3. 계획의 목표 및 추진전략

### 3.1. 계획 수립의 기본목표

- 국토교통부의 제4차 교통약자 이동편의 증진계획에서 제시하는 정책방향에 부합하는 제4차 지방 교통약자 이동편의 증진계획 수립 유도
- 충청남도 교통약자 이동편의 증진을 종합하는 '교통약자 이동편의 증진 지원계획'을 수립하여 시·군 지방 교통약자 이동편의 증진계획의 실질적 이행을 위한 지원 방안을 모색하여 도내 교통약자의 편리한 이동권 보장과 삶의 질 향상을 목표로 함

### 3.2. 추진전략의 설정

- 이동편의시설과 보행환경 등 현황 조사자료를 토대로 부적합, 미설치 시설을 개선할 수 있도록 지역적 특성을 고려한 단계별 추진목표와 개선방안을 구체적으로 제시하고 재원 확보방안 마련

## 4. 세부 추진방안

### 4.1. 교통약자 광역이동지원센터 운영계획

- 타 시·도의 교통약자 광역이동지원센터 운영 실태 분석
- 특별교통수단의 효율적 이용을 위한 운영방안 제시

- 운영 표준안 마련(운행요금, 운영방식 일원화 등)

## 4.2. 이동편의시설 개선 및 확충

- 교통수단, 여객시설, 도로(보도), 육교, 지하도, 횡단보도 등 이동편의시설 실태조사를 종합적으로 검토하고 명확한 개선·확충계획 수립
- 교통약자를 위한 이동편의 정보 제공 방안 검토
- 보도 및 횡단보도, 육교, 지하도 등 도로시설과 버스정류장, 기차역사, 터미널 등 이동편의시설 간 연계성 제고 방안 검토

## 4.3. 저상버스 도입 및 확충

- 저상버스 보급 목표율, 국고 보조금 규모, 시군별 재정여건, 버스운송업체의 저상버스 증차 및 차량 교체시기 등을 감안한 시군별 5개년 도입 계획 검토
- 저상버스 수요에 비례하여 중형저상버스 도입 계획 검토

## 4.4. 저상버스와 특별교통수단 운전자에 대한 교육 계획

- 저상버스 및 특별교통수단 운전자에 대한 장애인식 개선과 교통약자 서비스를 구체적으로 제시한 교육자료 작성
- 타 지역 사례를 제시하고 교통약자에게 실질적으로 필요한 서비스를 제공할 수 있는 교육내용 및 교육계획 수립

## 5. 소요비용 산출 및 재원 조달방안

- 교통수단, 여객시설, 보행환경 실태조사에서 도출된 미설치, 기준 적합·부적합 이동편의시설별 산정으로 연차별 소요비용 산출
- 시·군별 재정규모 추이와 이동편의시설 개선 및 확충의 연차별 투자계획을 분석하여 과부족 재원에 대한 재원 조달방안 제시

# III 계획수립의 추진체계

■ 계획수립의 추진체계는 다음과 같음

그림 1.1. 계획수립의 추진체계





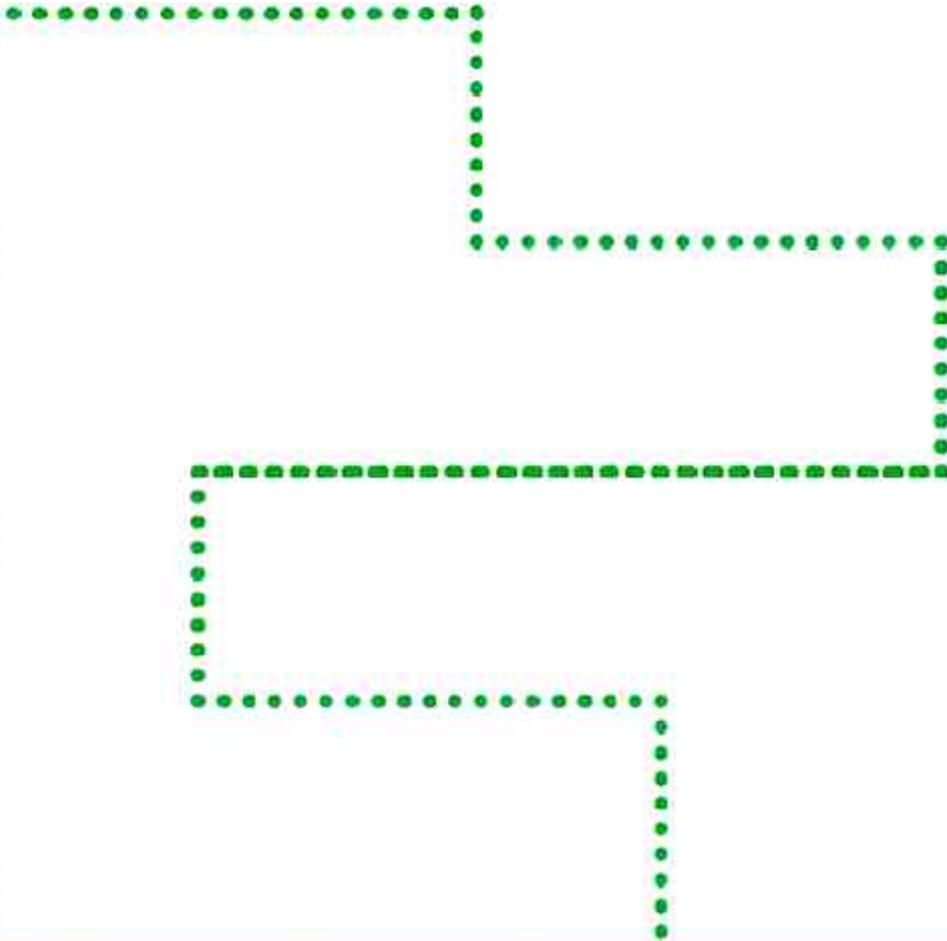
# 제 2 장

## 교통약자 현황 및 전망

I. 충청남도 일반현황

II. 교통약자 현황

III. 교통약자 이동편의시설 현황







## I

## 충청남도 일반현황

## 1. 지역현황 및 특성 분석

## 1.1. 입지여건

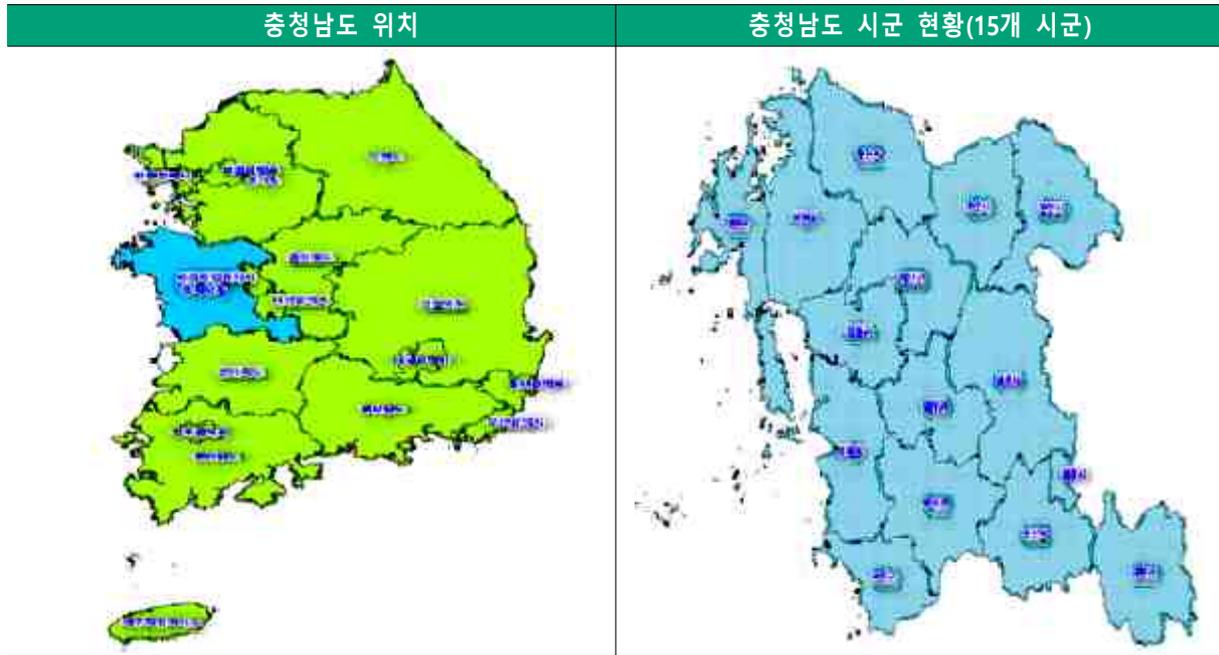
- 국토의 중심부이자 교통의 요충지로서 서해안축이나 경부축을 따라 국토 전 지역에서 접근이 용이한 지역임
  - , 철도 등 충남지역을 동서·남북으로 통과하거나 계획되어 있어 지역 내 도로망과 연계체계 구축 용이
- 충청남도는 수도권과 비수도권을 연결하면서 수도권의 압출여력을 흡수하여 지방으로 확산시키는 역할 수행 가능
  - 충청권은 전형적인 교역형 지역으로서 중간재가 지역 내·외로 이입되거나 이출되는 비율이 높은 개방형 경제구조를 보유
- 충청남도는 국토의 중·서부에 위치하며 북쪽은 경기도, 동쪽은 충청북도, 세종특별자치시, 대전광역시, 남쪽은 전라북도, 서쪽은 서해와 연접함

표 2.1. 충청남도의 경위도상 위치

	지명	극점	연장거리
극동	금산군 부리면 방우리	동경 127도 38분 31초 북위 36도 01분 47초	동서간 187.7km <sup>2</sup>
극서	태안군 근흥면 가의도리 (서격렬비열도)	동경 125도 32분 21초 북위 36도 36분 37초	
극남	금산군 남일면 신동리	동경 127도 29분 15초 북위 35도 58분 30초	남북간 120.8km <sup>2</sup>
극북	당진군 석문면 난지도리	동경 126도 25분 46초 북위 37도 03분 44초	

[ : 도시재생 종합정보체계]

표 2.2. 충청남도 및 각 시군 현황(2022년)



[출처 : 국토정보플랫폼 SHP 활용, 책임연구원 QGIS 작성]

## 1.2. 인문환경

### 1.2.1. 행정구역

- 총 면적은 2021년 기준 8,246.16㎢로 국토 전체 면적의 8.2%를 차지하며 행정구역상 8개 시와 7개 군으로 구성
  - 내 시·군의 평균면적은 549㎢으로 공주시가 864.1㎢(10.5%)로 가장 넓은 면적을 차지하고 있는데 비해 계룡시가 60.7㎢(0.7%)로 가장 작은 관할구역 보유

표 2.3. 충청남도 시·군별 면적(2020년)

[단위 : ㎢]

구분	면적	구분	면적
천안시	636.1	금산군	577.2
공주시	864.1	부여군	624.6
보령시	586.7	서천군	366.1
아산시	542.9	청양군	479.1
서산시	742.1	홍성군	446.7
논산시	555.6	예산군	542.7
계룡시	60.7	태안군	516.0
당진시	705.5		

[자료 : 2021년 제61회 충남 통계연보]



## 1.2.2. 인구규모

- 총 인구는 2020년 주민등록인구 기준으로 2,185,575명이며, 이는 전국 인구 51,829,136명의 4.21%에 해당함
  - 대비 충남인 인구비중은 2005년부터 2020년까지 약 4%대 유지중
  - 충청남도 시·군별 인구는 2020년 현재 천안시, 아산시, 서산시, 당진시 순으로 많으며 계룡시의 인구가 가장 적은 것으로 확인됨

표 2.4. 충청남도 시·군별 인구(2020년)

[단위 : 명]

	등록 인구 수	구분	등록 인구 수
천안시	676,996	금산군	53,561
공주시	106,536	부여군	66,472
보령시	103,088	서천군	53,143
아산시	333,101	청양군	31,571
서산시	179,669	홍성군	102,458
논산시	120,540	예산군	80,112
계룡시	43,031	태안군	63,598
당진시	171,699		

[ : 2021년 제61회 충남 통계연보]

## 1.2.3. 인구변화추이

- 충청남도의 인구는 2015년부터 2020년까지 연평균 0.54%씩 증가한 것으로 나타남
- 충청남도는 수도권과 인접한 북부권 지역(천안시, 아산시, 당진시, 서산시)과 대전광역시 및 충남혁신도시 근교에 위치한 계룡시, 홍성군 등을 제외한 대부분 시·군에서 인구 감소추세
  - 금강권(공주시, 논산시, 금산군, 부여군, 청양군)의 인구증가율이 -0.56%로 충청남도 연평균증가율 0.54%를 크게 하회함

표 2.5. 충청남도 시·군별 인구증가율(2015년~2020년)

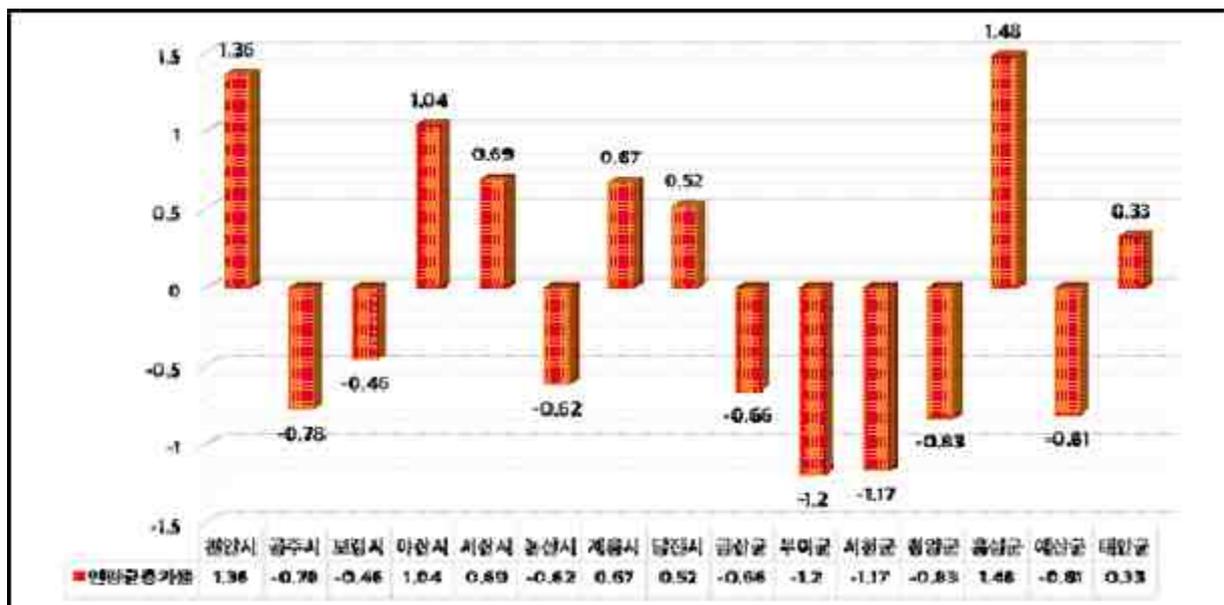
[단위 : 명, %]

	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년	CAGR
충청남도	2,107,802	2,132,566	2,162,426	2,181,416	2,188,649	2,176,636	0.54
천안시	629,062	638,752	656,294	671,799	679,743	682,199	1.36
공주시	113,542	112,928	111,017	110,119	109,877	108,333	-0.78
보령시	101,852	101,161	100,922	100,229	99,320	99,088	-0.46
아산시	319,929	328,287	338,473	342,272	347,032	340,518	1.04
서산시	169,221	169,643	171,364	174,177	175,204	176,379	0.69
논산시	124,246	124,202	123,774	122,843	122,111	119,707	-0.62
계룡시	39,243	40,576	41,858	41,557	41,153	40,854	0.67
당진시	163,762	166,043	168,508	169,965	169,171	168,955	0.52
금산군	55,923	56,697	55,672	55,015	54,442	53,758	-0.66
부여군	69,017	68,152	67,028	66,527	65,337	64,207	-1.20
서천군	54,768	53,880	53,321	52,604	51,826	51,039	-1.17
청양군	31,653	31,440	31,299	31,181	30,783	30,103	-0.83
홍성군	94,114	100,739	103,048	103,044	102,791	102,757	1.48
예산군	81,747	79,425	78,678	79,136	78,963	77,838	-0.81
태안군	59,723	60,641	61,170	60,948	60,896	60,901	0.33

[ : 2021년 제61회 충남 통계연보]

그림 2.1. 충청남도 시·군별 인구성장률(2015년~2020년)

[단위 : %]





## 1.2.4. 인구구조

- 인구구조는 2020년 기준 15세 미만 인구가 12.63%를 차지하고 65세 이상 인구가 18.15%를 차지하며 역피라미드 구조를 나타냄
  - 15세 미만 인구 비율은 2010년부터 2020년까지 지속적으로 낮아지는 추세
  - 반면 65세 이상 인구 비율은 2010년부터 2020년까지 지속적으로 높아지는 추세

표 2.6. 충청남도 연령별 인구구조 변화(2010년~2020년)

[단위 : 명, %]

	2010		2015		2020	
	전국	충청남도	전국	충청남도	전국	충청남도
계	50,515,666	2,075,514	51,529,338	2,077,649	51,829,136	2,176,636
(비율)	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
15세 미만	8,019,969	337,497	7,061,513	298,200	6,254,157	274,828
(비율)	15.90	16.30	16.30	14.40	12.07	12.63
15~64세	36,989,345	1,429,461	37,692,724	1,438,235	37,287,736	1,506,660
(비율)	73.20	68.90	73.10	69.20	71.94	69.22
65세 이상	5,506,352	308,556	6,775,101	341,214	8,287,243	395,148
(비율)	10.90	14.90	13.10	16.40%	15.99	18.15

[ : KOSIS 국가통계포털]

표 2.7. 전국 및 충청남도 연령별 인구구조(2020년)



[자료 : KOSIS 국가통계포털 내용 재구성]

## II

## 교통약자 현황

## 1. 국내 교통약자 현황

- 장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 사람, 어린이 등 일상생활에서 이동(교통수단, 도로 이용 등)에 불편을 느끼는 사람을 의미함
  - : 65세 이상, 어린이 : 5~9세, 영유아 : 0~4세
- 국내 교통약자는 2020년 기준 총 15,190,956명으로 전체 인구의 29.3% 수준임
  - 교통약자 중 고령자가 8,287,243명(52.5%)으로 가장 많았고, 장애인, 어린이, 영유아 동반자, 임산부 순으로 나타남

표 2.8. 국내 교통약자 현황(2020년)

[단위 : 명, %]

	전국	교통약자					
		소계	장애인	고령자	임산부	어린이	영유아 동반자
인구	51,829,136	15,190,956	2,644,700	8,287,243	272,337	2,264,595	1,722,081
비율	100.0	29.3	5.1	16.0	0.5	4.4	3.3
	-	100.0	17.6	52.5	2.0	15.3	12.6

[ : KOSIS 국가통계포털]

- 2015년부터 2020년까지 교통약자는 1.28%의 연평균성장률을 보이며 지속적으로 증가하는 것으로 나타남
  - 국내 고령화 현상이 심화하고 있어 매년 고령자의 수가 큰폭으로 증가하는 것으로 확인됨
  - 또한 핵가족화, 미혼가구, 독인가구 증가 등 원인으로 임산부의 경우 매년 -7.63%로 크게 감소하고 있으며 어린이 및 영유아 동반자 역시 지속적으로 감소하는 추세
  - 장애인의 경우 연평균 1.01%의 성장률로 증하가는 추세



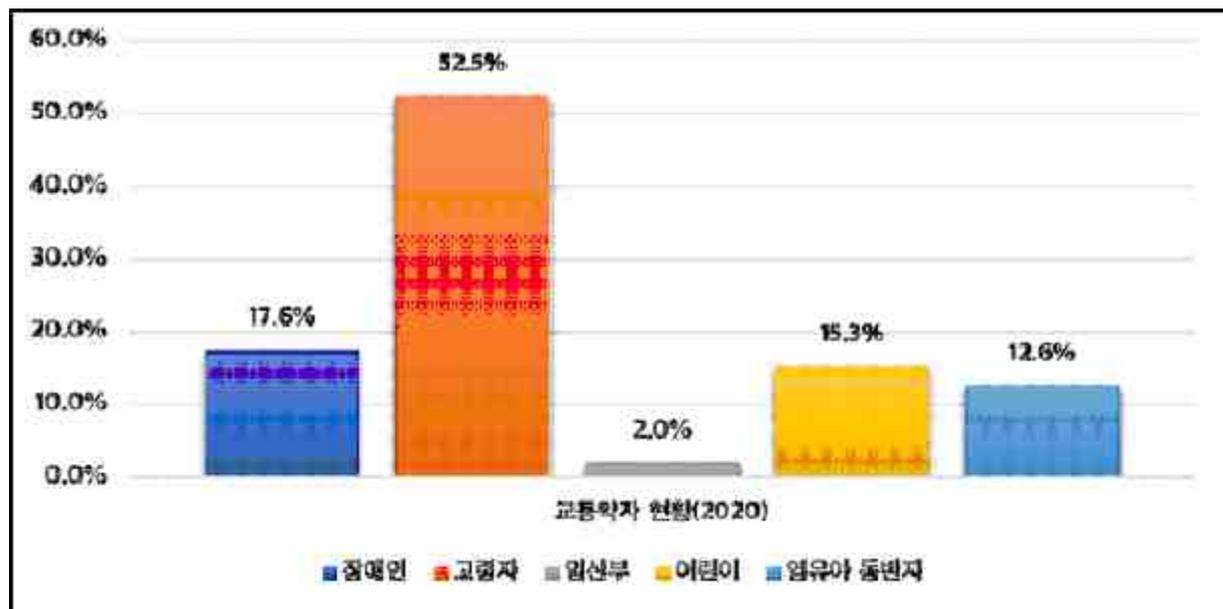
표 2.9. 국내 교통약자 추이(2015년~2020년)

[단위 : 명, %]

	전국	교통약자					
		소계	장애인	고령자	임산부	어린이	영유아 동반자
2015	51,069,375	14,072,725	2,490,406	6,617,378	438,420	2,267,851	2,258,670
2016	51,269,554	14,266,929	2,511,051	6,826,568	406,243	2,304,689	2,218,378
2017	51,422,507	14,480,624	2,545,637	7,171,227	357,771	2,303,030	2,102,959
2018	51,629,512	14,647,888	2,585,876	7,455,149	326,822	2,279,824	2,000,217
2019	51,779,203	14,896,750	2,618,918	7,816,991	302,676	2,276,617	1,881,548
2020	51,829,136	15,179,282	2,633,026	8,287,243	272,337	2,264,595	1,722,081
CAGR	0.25	1.28	1.01	3.82	-7.63	-0.02	-4.42

[출처 : KOSIS 국가통계포털]

그림 2.2. 국내 교통약자 현황(2020년)



- 2020 기준 국내 17개 시·도별 교통약자 현황을 살펴보면 교통약자가 차지하는 비율은 전라남도가 38.9%로 가장 높은 것으로 확인되며 울산광역시는 교통약자 비율이 26.2%로 가장 낮은 것으로 확인됨
- 충청남도의 경우 교통약자가 비율은 32.9%로 17개 시·도 중 5번째로 교통약자 비율이 높은 것으로 확인됨

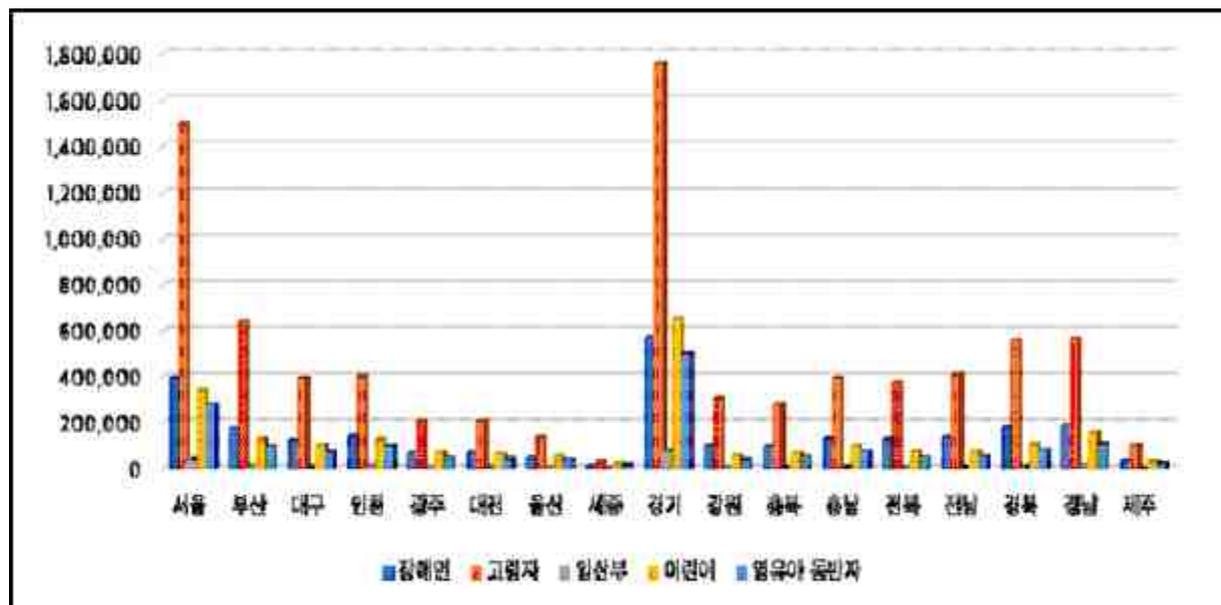
표 2.10. 시·도별 교통약자 현황(2020년)

[단위 : 명, %]

	전체인구	교통약자							
		소계	장애인	고령자	임산부	어린이	영유아 동반자	교통약자 비율	
계	51,829,136	15,179,282	2,633,026	8,287,243	272,337	2,264,595	1,722,081	29.3	
시·도·광역시	서울	9,586,195	2,563,158	394,190	1,499,448	47,445	343,206	278,869	26.7
	부산	3,349,016	1,060,781	176,293	638,890	15,058	131,903	98,637	31.7
	대구	2,410,700	710,111	126,398	394,279	11,193	102,474	75,767	29.5
	인천	2,945,454	800,327	146,321	405,595	16,040	131,940	100,431	27.2
	광주	1,477,573	405,888	70,061	207,509	7,318	70,839	50,161	27.5
	대전	1,488,435	404,717	72,853	209,143	7,481	66,365	48,875	27.2
	울산	1,135,423	297,778	51,122	140,770	6,617	56,827	42,442	26.2
	세종	353,933	95,346	12,346	32,993	3,468	25,681	20,858	26.9
광역시·도	경기	13,511,676	3,559,875	569,726	1,758,085	77,737	652,341	501,986	26.3
	강원	1,521,763	523,522	101,615	308,977	7,835	59,507	45,588	34.4
	충북	1,632,088	512,079	97,932	281,024	8,607	70,381	54,135	31.4
	충남	2,176,636	716,360	134,250	395,148	11,950	99,473	75,539	32.9
	전북	1,802,766	645,148	132,207	375,993	8,165	76,371	52,412	35.8
	전남	1,788,807	696,415	140,942	413,852	9,738	75,394	56,489	38.9
	경북	2,644,757	941,869	181,366	557,654	12,873	108,372	81,604	35.6
	경남	3,333,056	1,041,046	188,749	564,903	16,823	158,251	112,320	31.2
	제주	670,858	204,862	36,655	102,980	3,989	35,270	25,968	30.5

[출처 : KOSIS 국가통계포털]

그림 2.3. 시·도별 교통약자 현황(2020년)





- 4차 교통약자 이동편의 증진계획 수립의 목표기간인 2022년~2026년의 교통약자 추계 결과 2026년 교통약자는 16,553,406명(32.2%)에 달할 것으로 예상되며 자세한 내용은 다음과 같음

표 2.11. 국내 교통약자 추계(2022년~2026년)

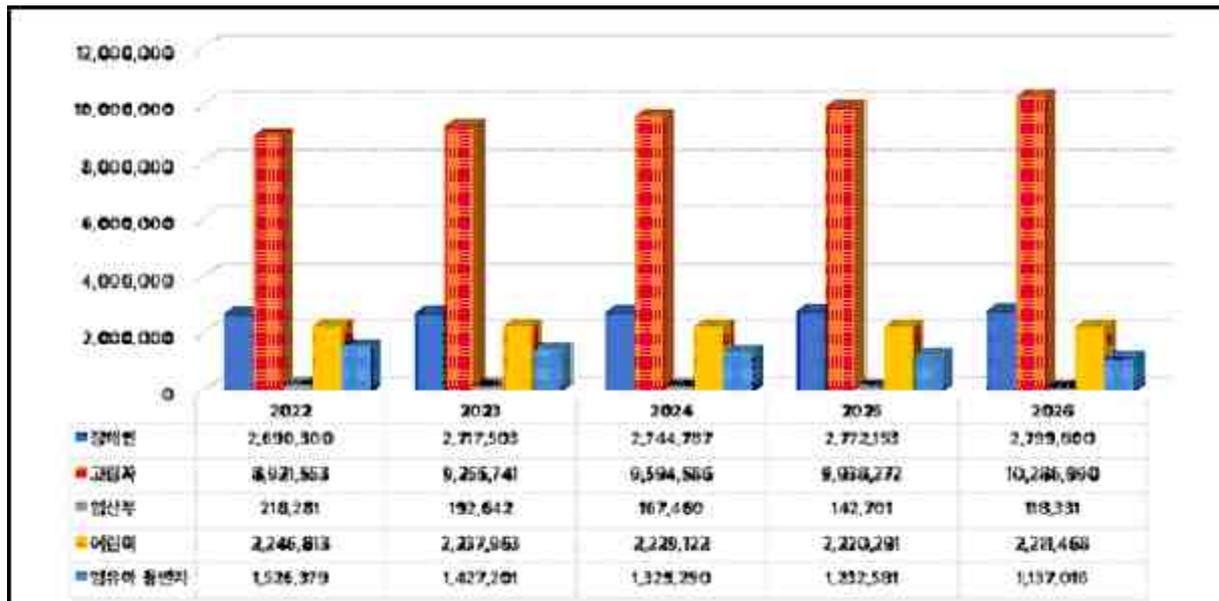
[단위 : 명, %]

		전체인구	교통약자					영유아 동반자
			소계	장애인	고령자	임산부	어린이	
2022	수	51,628,117	15,603,326	2,690,300	8,921,553	218,281	2,246,813	1,526,379
	비율	100.0	30.2	5.2	17.3	0.4	4.4	3.0
2023	수	51,558,034	15,831,050	2,717,503	9,255,741	192,642	2,237,963	1,427,201
	비율	100.0	30.7	5.3	18.0	0.4	4.3	2.8
2024	수	51,500,029	16,065,245	2,744,787	9,594,586	167,460	2,229,122	1,329,290
	비율	100.0	31.2	5.3	18.6	0.3	4.3	2.6
2025	수	51,447,504	16,305,997	2,772,153	9,938,272	142,701	2,220,291	1,232,581
	비율	100.0	31.7	5.4	19.3	0.3	4.3	2.4
2026	수	51,397,309	16,553,406	2,799,600	10,286,990	118,331	2,211,468	1,137,016
	비율	100.0	32.2	5.4	20.0	0.2	4.3	2.2
증가율		-0.09	1.19	0.80	2.89	-11.53	-0.32	-5.72

[출처 : KOSIS 국가통계포털]

그림 2.4. 국내 교통약자 추계(2022년~2026년)

[단위 : 명]



- 경우 제4차 교통약자 이동편의 증진계획 수립의 목표기간인 2022년~2026년의 교통약자 추계 결과 2026년 교통약자는 768,690명(34.9%)에 달할 것으로 예상되며 자세한 내용은 다음과 같음

표 2.12. 충청남도 교통약자 추계(2022년~2026년)

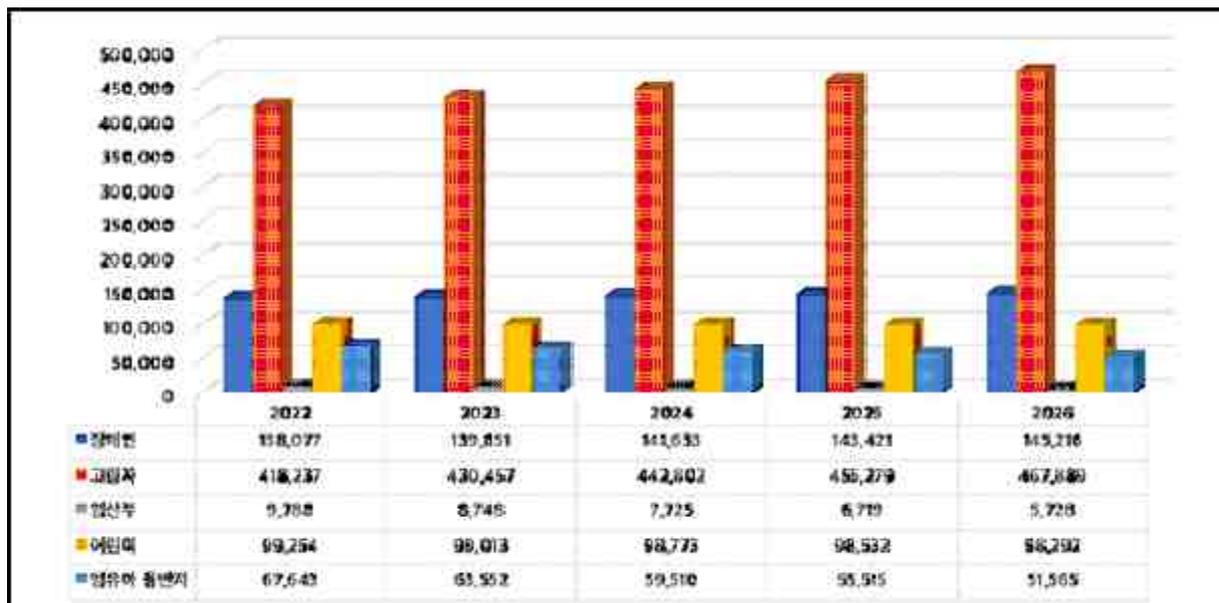
[단위 : 명, %]

		전체인구	교통약자					영유아 동반자
			소계	장애인	고령자	임산부	어린이	
2022	수	2,178,964	732,999	138,077	418,237	9,788	99,254	67,643
	비율	100.0	33.6	6.3	19.2	0.4	4.6	3.1
2023	수	2,184,962	741,620	139,851	430,457	8,748	99,013	63,552
	비율	100.0	33.9	6.4	19.7	0.4	4.5	2.9
2024	수	2,190,961	750,442	141,633	442,802	7,725	98,773	59,510
	비율	100.0	34.3	6.5	20.2	0.4	4.5	2.7
2025	수	2,196,961	759,465	143,421	455,279	6,719	98,532	55,515
	비율	100.0	34.6	6.5	20.7	0.3	4.5	2.5
2026	수	2,202,962	768,690	145,216	467,889	5,728	98,292	51,565
	비율	100.0	34.9	6.6	21.2	0.3	4.5	2.3
증가율		0.22	0.96	1.01	2.27	-10.16	-0.19	-5.28

[출처 : KOSIS 국가통계포털]

그림 2.5. 충청남도 교통약자 추계(2022년~2026년)

[단위 : 명]



## 2. 충청남도 교통약자 현황

### 2.1. 총괄

- 2020년 기준 교통약자는 전체 인구의 32.9%인 716,360명으로 확인됨
  - 교통약자 비율은 전국의 교통약자 비율(29.3%)보다 높은 것으로 확인됨
- 교통약자 중 고령자가 55.2%인 395,148명으로 가장 높았고 임산부가 1.7%인 11,950명으로 가장 낮은 것으로 확인됨

표 2.13. 충청남도 교통약자 현황(2020년)

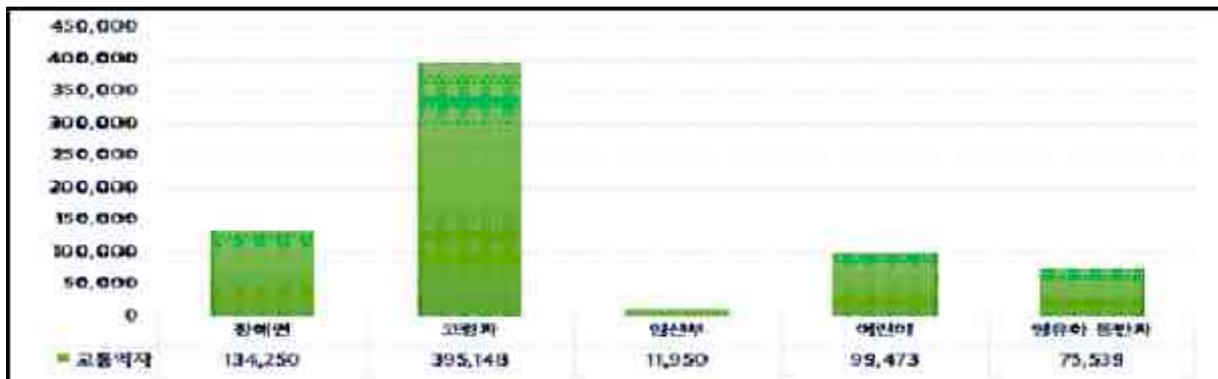
[단위 : 명, %]

	충청남도	교통약자					
		소계	장애인	고령자	임산부	어린이	영유아 동반자
인구	2,176,636	716,360	134,250	395,148	11,950	99,473	75,539
비율	100.0	32.9	6.2	18.2	0.5	4.6	3.5
	-	100.0	18.7	55.2	1.7	13.9	10.5

[출처 : KOSIS 국가통계포털]

그림 2.6. 충청남도 교통약자 현황(2020년)

[단위 : 명]



- 충청남도 15개 시·군별 교통약자 현황을 살펴보면 서천군의 교통약자 비율이 52.0%인 26,515명으로 가장 높았으며 천안시는 24.4%인 166,755명으로 가장 낮은 것으로 나타남
  - 교통약자의 비율이 가장 높은 지역과 가장 낮은 지역이 약 2배 차이로 양극화 현상을 나타냄

- (52.0%), 청양군(50.8%), 부여군(50.0%), 예산군(44.7%) 등의 순으로 나타남
- 교통약자의 비율은 시지역(8개 지역) 보다 군지역(7개 지역)에서 높은 것으로 나타났는데 이는 고령인구의 비율이 높은 군지역의 특징인 것으로 사료됨
- 15개 시·군의 교통약자 유형별 비율을 자세히 살펴보면 천안시, 공주시, 아산시, 서산시 등의 시지역에서 임산부, 어린이, 영유아 동반자의 비율이 높은 것으로 확인되는데 반해 부여군, 서천군, 청양군, 예산군, 태안군 등의 군지역에서는 장애인, 고령자의 비율이 높은 것으로 확인됨
  - 경우 서울·경기권과 인접해있으며 군 지역의 특성상 농촌 및 준농어촌 지역이 많아 고령화가 가속화된 것으로 사료됨

표 2.14. 충청남도 시·군별 교통약자 현황(2020년)

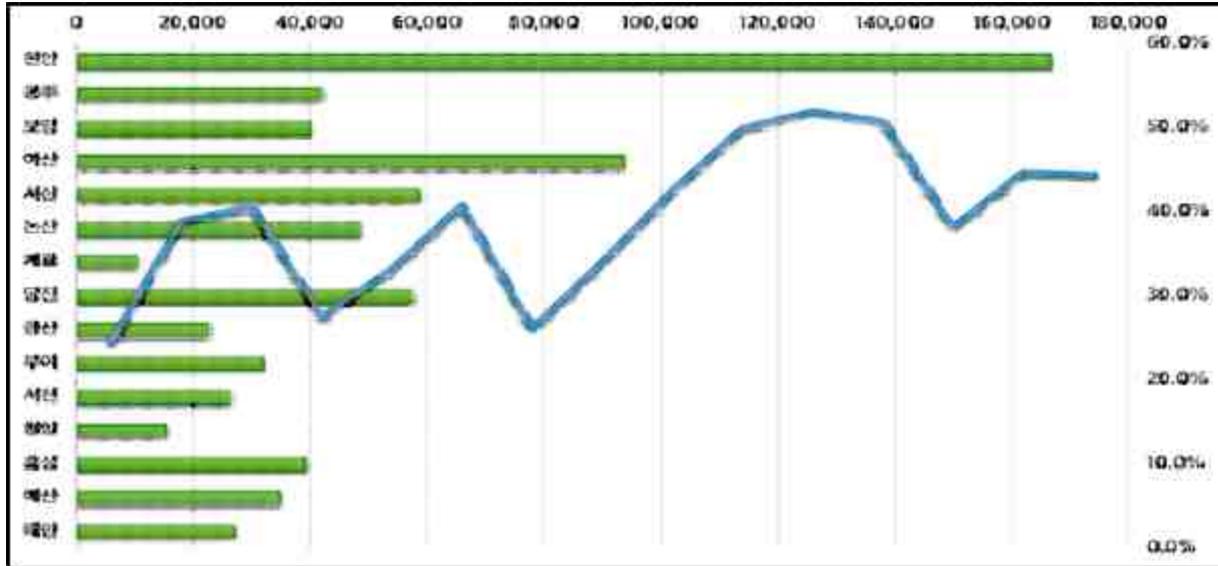
[단위 : 명, %]

	전체인구	교통약자							
		소계	장애인	고령자	임산부	어린이	영유아 동반자	교통약자 비율	
계	2,176,636	716,360	134,250	395,148	11,950	99,473	75,539	32.9	
시 지 역	천안	682,199	166,755	27,024	72,044	4,646	34,953	28,088	24.4
	공주	108,333	42,113	8,806	27,126	454	3,392	2,335	38.9
	보령	99,088	40,273	8,785	24,955	407	3,586	2,540	40.6
	아산	340,518	93,678	15,699	41,700	1,969	19,559	14,751	27.5
	서산	176,379	58,593	10,155	31,722	1,106	8,761	6,849	33.2
	논산	119,707	48,855	10,623	30,500	488	4,123	3,121	40.8
	계룡	40,854	10,667	1,615	5,020	183	2,405	1,444	26.1
	당진	168,955	57,601	10,389	30,408	1,058	8,883	6,863	34.1
군 지 역	금산	53,758	22,868	4,790	15,347	185	1,527	1,019	42.5
	부여	64,207	32,085	7,123	21,928	167	1,761	1,106	50.0
	서천	51,039	26,515	5,615	18,472	170	1,357	901	52.0
	청양	30,103	15,280	3,330	10,611	92	744	503	50.8
	홍성	102,757	39,226	7,511	23,392	560	4,449	3,314	38.2
	예산	77,838	34,827	7,519	23,457	247	2,170	1,434	44.7
	태안	60,901	27,024	5,266	18,466	218	1,803	1,271	44.4

[ : KOSIS 국가통계포털]

그림 2.7. 충청남도 시·군별 교통약자 현황(2020년)

[단위 : 명, %]



## 2.2. 고령자 현황

- 15개 시·군별 고령자(65세 이상) 현황을 살펴보면 서천군의 고령자 비율이 37.2%인 18,988명으로 가장 높았고 천안시는 10.6%인 72,151명으로 가장 낮은 것으로 나타남

표 2.15. 충청남도 시·군별 고령자 현황(2020년)

[단위 : 명, %]

	전체인구	고령자	고령자 비율	고령화 사회 구분		
충청남도	2,176,636	405,188	18.6	고령 사회		
시 지 역	천안	682,199	72,151	10.6	고령화 사회	
	공주	108,333	27,675	25.5	초고령화 사회	
	보령	99,088	26,211	26.5	초고령화 사회	
	아산	340,518	42,355	12.4	고령화 사회	
	서산	176,379	32,436	18.4	고령 사회	
	논산	119,707	31,095	26.0	초고령화 사회	
	계룡	40,854	5,141	12.6	고령화 사회	
	당진	168,955	31,331	18.5	고령 사회	
	군 지 역	금산	53,758	16,075	29.9	초고령화 사회
		부여	64,207	22,683	35.3	초고령화 사회
		서천	51,039	18,988	37.2	초고령화 사회
		청양	30,103	11,059	36.7	초고령화 사회
		홍성	102,757	24,005	23.4	초고령화 사회
		예산	77,838	24,627	31.6	초고령화 사회
		태안	60,901	19,356	31.8	초고령화 사회

[자료 : KOSIS 국가통계포털]

- UN 고령화 사회 기준을 3가지로 구분하여 제시하고 있으며, 이 기준에 따르면 충청남도는 고령 사회에 진입한 것으로 확인됨
  - 15 시·군 중 10개 지역이 초고령화 사회에 진입한 것으로 확인되며 특히 군 지역을 중심으로 인구의 고령화 현상이 큰 것으로 확인됨

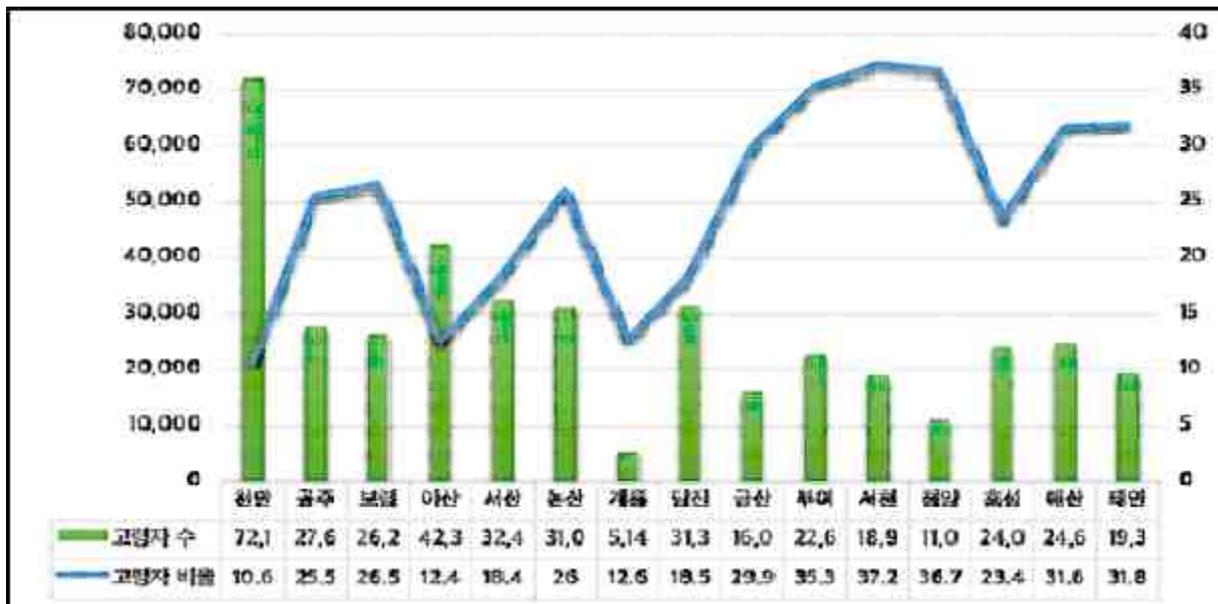
표 2.16. UN에서 제시하는 고령화 사회 기준

고령화 사회(ageing society)	65세 이상 인구가 총인구를 차지하는 비율이 7% 이상
고령 사회(aged society)	65세 이상 인구가 총인구를 차지하는 비율이 14% 이상
초고령 사회(post-aged society)	65세 이상 인구가 총인구를 차지하는 비율이 20% 이상

유엔(UN)에서 정한 기준에서 '노인'이란 65세 이상을 말함

그림 2.8. 충청남도 시·군별 고령자 현황(2020년)

[단위 : 명, %]



### 2.3. 장애인 현황

- 충청남도 15개 시·군별 장애인 현황을 살펴보면 부여군의 장애인 비율이 11.09%인 3,201명으로 가장 높았고 계룡시는 3.95%인 719명으로 가장 낮은 것으로 나타남



표 2.17. 충청남도 시·군별 등록장애인 현황(2020년)

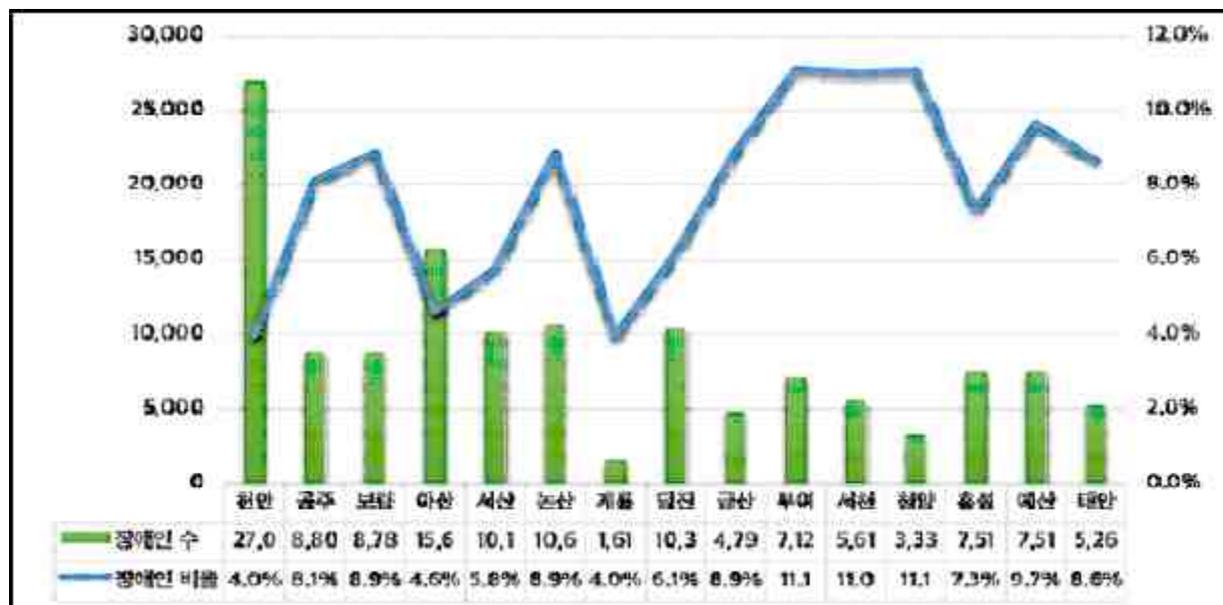
[단위 : 명, %]

	전체인구	장애인			장애인 비율	
		계	남성	여성		
충청남도	2,176,636	134,250	76,783	57,467	6.17	
시 지 역	천안	682,199	27,024	16,175	10,849	3.96
	공주	108,333	8,806	5,039	3,767	8.13
	보령	99,088	8,785	5,075	3,710	8.87
	아산	340,518	15,699	9,239	6,460	4.61
	서산	176,379	10,155	5,762	4,393	5.76
	논산	119,707	10,623	5,946	4,677	8.87
	계룡	40,854	1,615	896	719	3.95
	당진	168,955	10,389	6,108	4,281	6.15
군 지 역	금산	53,758	4,790	2,599	2,191	8.91
	부여	64,207	7,123	3,922	3,201	11.09
	서천	51,039	5,615	2,983	2,632	11.00
	청양	30,103	3,330	1,773	1,557	11.06
	홍성	102,757	7,511	4,213	3,298	7.31
	예산	77,838	7,519	4,092	3,427	9.66
	태안	60,901	5,266	2,961	2,305	8.65

[출처 : KOSIS 국가통계포털]

그림 2.9. 충청남도 시·군별 등록장애인 현황(2020년)

[단위 : 명, %]



- 등록장애인 중 장애정도별로 구분하여 살펴보면 심한장애는 36.9%, 심하지 않은 장애는 63.1%로 나타났으며, 공주시의 심한장애 비율이 가장 높은 것으로 확인되고 청양군의 심하지 않은 장애 비율이 가장 높은 것으로 확인됨

표 2.18. 충청남도 시·군별 등록장애인(장애정도별) 현황(2020년)

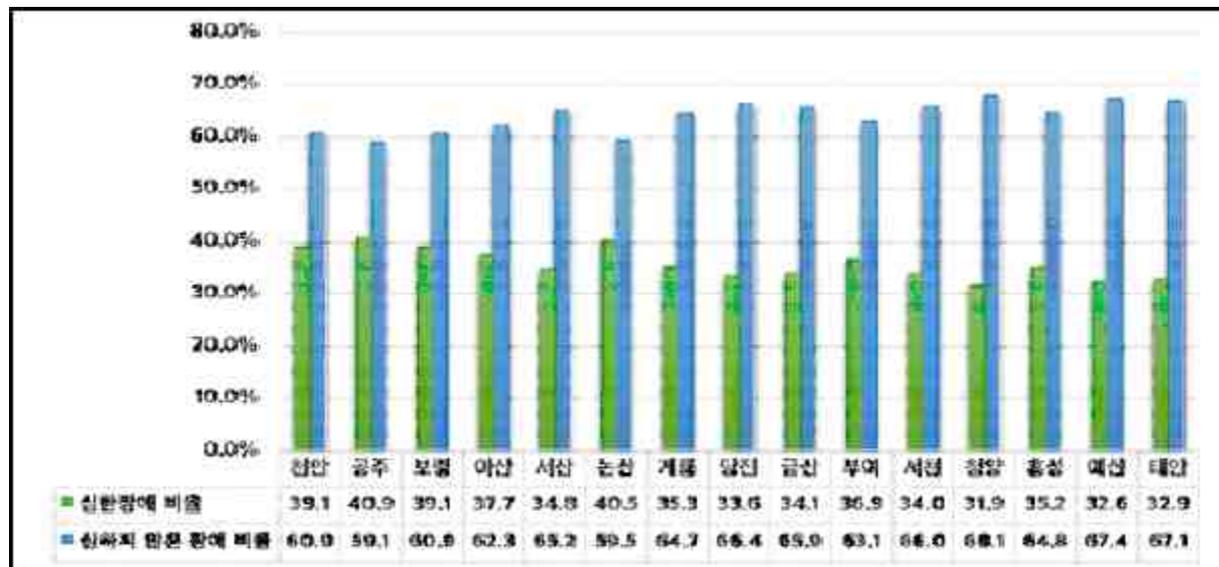
[단위 : 명, %]

	전체인구	장애인					
		계	심한장애		심하지 않은 장애		
			수	비율	수	비율	
충청남도	2,176,636	134,250	49,472	36.9	84,778	63.1	
시 지 역	천안	682,199	27,024	10,559	39.1	16,465	60.9
	공주	108,333	8,806	3,604	40.9	5,202	59.1
	보령	99,088	8,785	3,435	39.1	5,350	60.9
	아산	340,518	15,699	5,918	37.7	9,781	62.3
	서산	176,379	10,155	3,536	34.8	6,619	65.2
	논산	119,707	10,623	4,299	40.5	6,324	59.5
	계룡	40,854	1,615	570	35.3	1,045	64.7
	당진	168,955	10,389	3,492	33.6	6,897	66.4
	군 지 역	금산	53,758	4,790	1,635	34.1	3,155
부여		64,207	7,123	2,625	36.9	4,498	63.1
서천		51,039	5,615	1,909	34.0	3,706	66.0
청양		30,103	3,330	1,061	31.9	2,269	68.1
홍성		102,757	7,511	2,645	35.2	4,866	64.8
예산		77,838	7,519	2,451	32.6	5,068	67.4
태안		60,901	5,266	1,733	32.9	3,533	67.1

[출처 : KOSIS 국가통계포털]

그림 2.10. 충청남도 시·군별 등록장애인(장애정도별) 현황(2020년)

[단위 : 명, %]



## 2.4. 어린이 현황

- 15개 시·군별 어린이(5~9세) 현황을 살펴보면 계룡시의 어린이 비율이 6.21%로 가장 높았고 태안군의 어린이 비율이 2.08%로 가장 낮은 것으로 확인됨



표 2.19. 충청남도 시·군별 어린이 현황(2020년, 일부 2019년)

[단위 : 명, %]

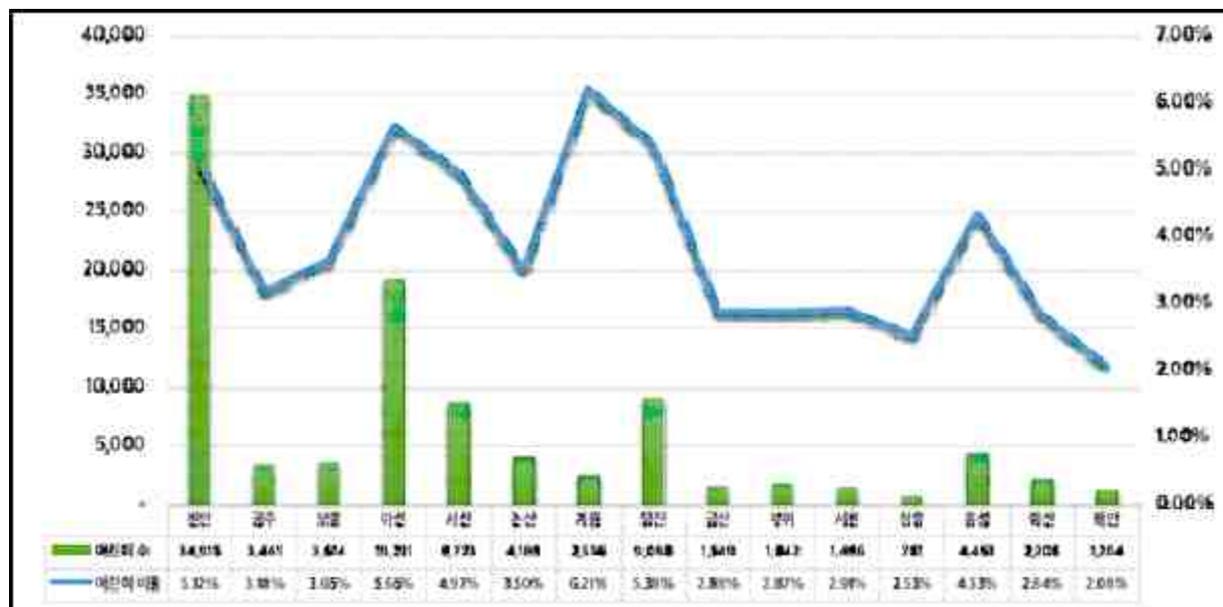
	전체인구	어린이			어린이 비율	
		계	남성	여성		
충청남도	2,176,636	99,350	51,002	48,348	4.56	
시 지 역	천안	682,199	34,915	17,793	17,122	5.12
	공주	108,333	3,441	1,792	1,649	3.18
	보령	99,088	3,614	1,806	1,808	3.65
	아산	340,518	19,231	9,929	9,302	5.65
	서산	176,379	8,773	4,534	4,239	4.97
	논산	119,707	4,189	2,139	2,050	3.50
	계룡	40,854	2,536	1,288	1,248	6.21
	당진	168,955	9,088	4,671	4,417	5.38
군 지 역	금산	53,758	1,549	810	739	2.88
	부여	64,207	1,842	993	849	2.87
	서천	51,039	1,486	740	746	2.91
	청양	30,103	761	391	370	2.53
	홍성	102,757	4,453	2,330	2,123	4.33
	예산	77,838	2,208	1,169	1,039	2.84
	태안	60,901	1,264	617	647	2.08

[ : KOSIS 국가통계포털]

[계룡시, 당진시, 서천군 인구는 2019년 자료를 참고]

그림 2.11. 충청남도 시·군별 어린이 현황(2020년, 일부 2019년)

[단위 : 명, %]



## 2.5. 영유아 동반자 현황

- ‘  
  - 영유아 보육법』 제2조, 보건복지부(보육정책과) 의거
  - 본 연구에서는 영유아 수를 기준으로 영유아 동반자 관련 현황을 검토함
- 충청남도 15개 시·군별 영유아 동반자(만6세 미만 취학 전 아동) 현황을 살펴보면 천안시가 1.25%로 가장 높았고 청양군이 0.02%로 가장 낮은 것으로 확인됨

표 2.20. 충청남도 시·군별 영유아 동반자 현황(2020년)

[단위 : 명, %]

	전체인구	영유아 동반자			영유아 동반자 비율	
		계	남성 영유아	여성 영유아		
충청남도	2,176,636	75,923	38,536	37,387	3.49	
시 지 역	천안	682,199	27,241	13,991	13,250	1.25
	공주	108,333	3,441	1,792	1,649	0.16
	보령	99,088	3,087	1,279	1,808	0.14
	아산	340,518	13,715	6,990	6,725	0.63
	서산	176,379	6,673	3,400	3,273	0.31
	논산	119,707	3,043	1,570	1,473	0.14
	계룡	40,854	1,637	835	802	0.08
	당진	168,955	7,534	3,840	3,694	0.35
군 지 역	금산	53,758	1,016	495	521	0.05
	부여	64,207	1,082	560	522	0.05
	서천	51,039	999	506	493	0.05
	청양	30,103	508	257	251	0.02
	홍성	102,757	3,260	1,682	1,578	0.15
	예산	77,838	1,423	722	701	0.07
	태안	60,901	1,264	617	647	0.06

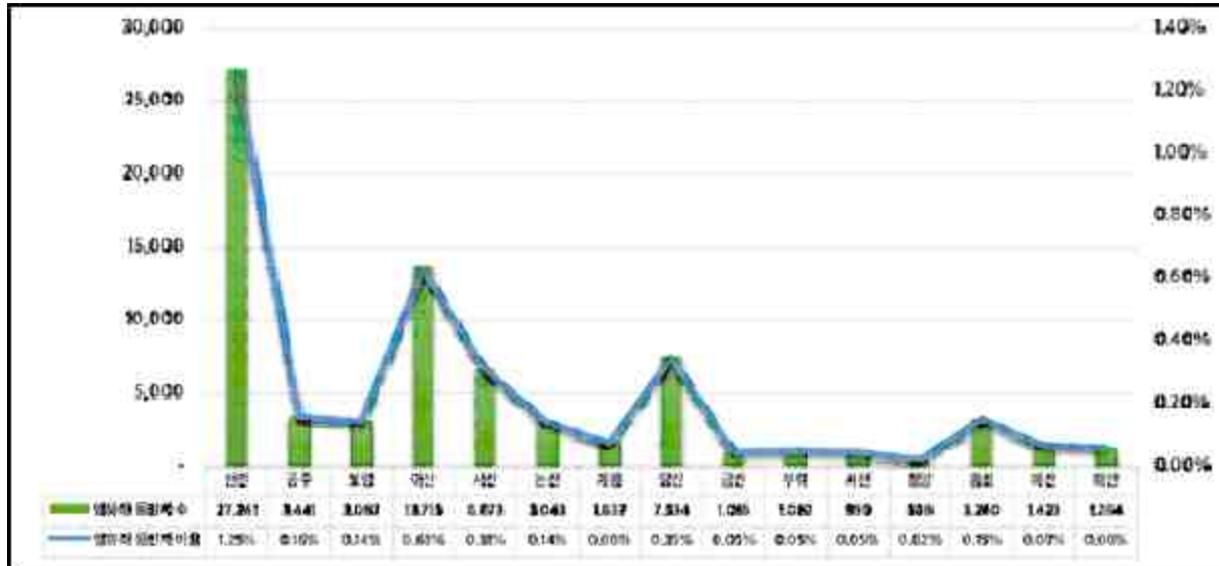
[ : KOSIS 국가통계포털]

[계룡시, 당진시, 서천군 인구는 2019년 자료를 참고]



그림 2.12. 충청남도 시·군별 영유아 동반자 현황(2020년, 일부 2019년)

[단위 : 명, %]



## 2.6. 임산부 현황

- 현황을 확인하기 위해 태안군 출생아 수를 참고하여 추정
- 충청남도 15개 시·군별 임산부 현황을 살펴보면 천안시가 0.68%로 가장 높았고 부여군이 0.34%로 가장 낮은 것으로 확인됨

표 2.21. 충청남도 시·군별 임산부 현황(2020년)

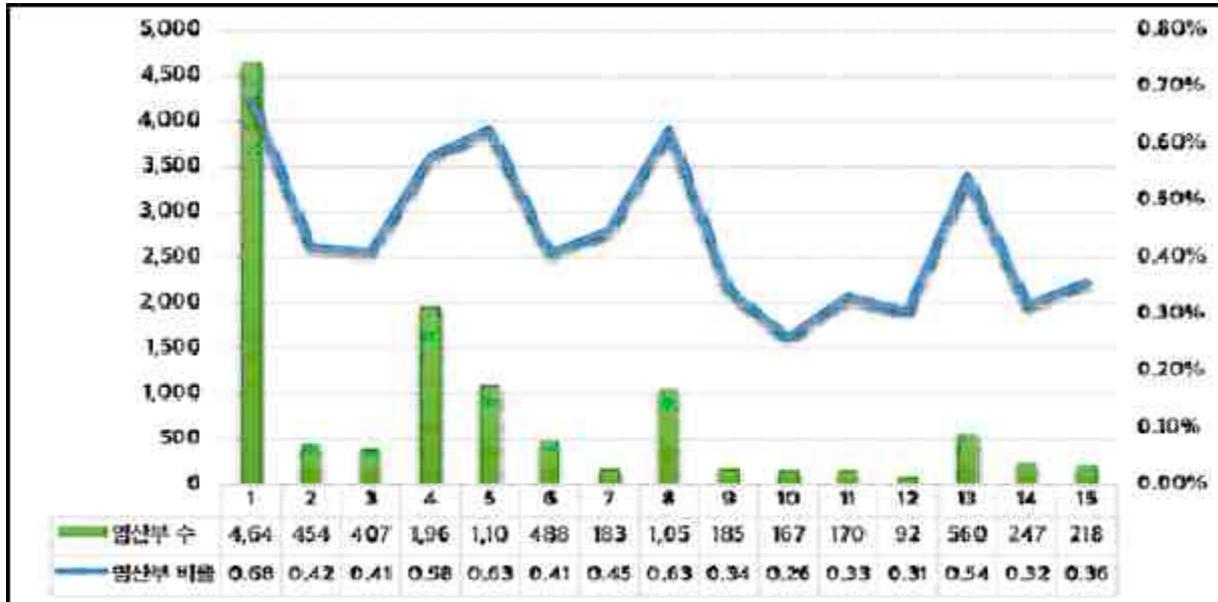
[단위 : 명, %]

	전체인구	임산부 수	임산부 비율	
충청남도	2,176,636	11,950	0.55	
시 지 역	천안	682,199	4,646	0.68
	공주	108,333	454	0.42
	보령	99,088	407	0.41
	아산	340,518	1,969	0.58
	서산	176,379	1,106	0.63
	논산	119,707	488	0.41
	계룡	40,854	183	0.45
	당진	168,955	1,058	0.63
	군 지 역	금산	53,758	185
부여		64,207	167	0.26
서천		51,039	170	0.33
청양		30,103	92	0.31
홍성		102,757	560	0.54
예산		77,838	247	0.32
태안		60,901	218	0.36

[자료 : KOSIS 국가통계포털]

그림 2.13. 충청남도 시·군별 임산부 현황(2020년)

[ : 명, %]





# III 교통약자 이동편의시설 현황

## 1. 교통약자 이동편의시설 조사(국토교통부)

- 위한 이동편의시설을 설치하여야 하는 대상시설은 『교통약자의 이동편의 증진법』 제9조(이동편의시설의 설치대상) 및 동법 시행령 제11조(대상시설)에 따라 교통수단, 여객시설, 도로(보행환경)로 구분

표 2.22. 교통약자 이동편의시설 조사대상

	조사대상	비고	
교통수단	<ul style="list-style-type: none"> <li>「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호 및 같은 법 시행령 제3조제1호에 따른 시내버스운송사업·농어촌버스운송사업·마을버스운송사업 및 시외버스운송사업에 사용되는 승합자동차</li> </ul>	버스차량	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>「도시철도법」 제2조제2호에 따른 도시철도의 운행에 사용되는 차량</li> </ul>	도시철도 및 광역철도차량	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>광역철도 중 여객을 운송하기 위하여 사용되는 차량</li> </ul>	광역철도차량	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>「철도산업발전기본법」 제3조제4호에 따른 철도차량 중 여객을 운송하기 위하여 사용되는 철도차량</li> </ul>	철도차량	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>「항공법」 제2조제1호에 따른 항공기 중 민간항공에 사용되는 비행기</li> </ul>	항공기	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>「해운법」 제2조제2호에 따른 해상여객운송사업에 사용되는 선박</li> </ul>	여객선	
여객시설	<ul style="list-style-type: none"> <li>「도시교통정비 촉진법」 제2조제3호에 따른 환승시설</li> </ul>	환승시설	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>「여객자동차 운수사업법」 제2조제5호에 따른 여객자동차터미널</li> </ul>	여객자동차터미널	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호에 따른 노선 여객자동차 운송사업에 사용되는 정류장</li> </ul>	버스정류장	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>「도시철도법」 제2조제3호에 따른 도시철도시설 중 역사(驛舍)</li> </ul>	도시철도 및 광역철도역사	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>광역철도의 역사</li> </ul>	광역철도역사	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>「철도산업발전기본법」 제3조제2호에 따른 철도시설 중 역사</li> </ul>	철도역사	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>「항공법」 제2조제8호에 따른 공항시설(여객이 직접 이용하는 시설에 한정한다)</li> </ul>	공항여객터미널	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>「항만법」 제2조제2호에 따른 무역항에 설치되어 있는 항만시설 중 같은 조 제5호나목에 따른 기능시설 중 여객이용시설 및 같은 호 라목에 따른 항만친수시설</li> </ul>	여객선터미널	
	보행도로	<ul style="list-style-type: none"> <li>「도로법」 제2조제1호에 따른 도로(같은 조 제2호에 따른 도로의 부속물을 포함한다)</li> </ul>	보도(인도)
		<ul style="list-style-type: none"> <li>「도로법」 제108조에 따라 「도로법」이 준용되는 도로</li> </ul>	지하차도 및 육교

[ : 국토교통부(2021), 2020년 교통약자 이동편의 실태조사 연구]

## 1.1. 교통수단 현황

### 1.1.1. 버스차량

- 버스차량 보급현황은 2020년 기준 총 45,464대의 차량이 운행 중이며, 이중 시내버스가 35,445대로 대부분을 차지함
- 2019년 대비 전체 버스차량대수는 감소하였으나, 시내버스 및 농어촌버스는 증가하고 있는 것으로 나타남

표 2.23. 국내 연도별 버스차량 보급현황(2019년~2020년)

[단위 : 업체, 대]

	2019년		2020년	
	업체수	대수	업체수	대수
합계	529	45,599	537	45,464
시내버스	364	34,883	370	35,445
농어촌버스	85	1,897	87	2,052
시외버스	69	6,808	69	6,085
고속버스	11	2,011	11	1,909

[ : 국토교통부(2021), 2020년 교통약자 이동편의 실태조사 연구]

- 9개 도의 버스차량 대수 현황은, 경기도가 16,300대로 가장 많은 버스차량을 보유하고 있으며, 경상남도(3,410대), 전라남도(2,583대) 순으로 버스차량을 보유중인 것으로 나타남
  - 경우 시외버스를 제외한 버스(시내버스, 농어촌버스, 마을버스, 고속버스) 보유 현황이 9개 도 평균 대비 낮은 것으로 나타남

표 2.24. 9개 도 버스 차량대수 현황(2020년)

[단위 : 대]

구분	시내버스	농어촌버스	마을버스	시외버스	고속버스	계
9개 도 합계	18,445	2,052	2,671	6,085	1,909	31,162
9개 도 평균	2,049	257	382	676	273	3,462
경기도	11,375	141	2,326	1,572	886	16,300
강원도	518	212	129	614	96	1,569
충청북도	637	208	-	394	79	1,318
충청남도	883	248	32	686	67	1,916
전라북도	829	157	14	435	-	1,435
전라남도	882	581	10	529	581	2,583
경상북도	1,212	278	47	654	30	2,221
경상남도	1,720	227	113	1,180	170	3,410
제주특별자치도	389	-	-	21	-	410

[자료 : 국토교통부(2021), 2020년 교통약자 이동편의 실태조사 연구]



- 2020 기준 전국의 저상버스는 총 9,840대(보급률 27.8%)이며, 9개 도 지역의 저상버스는 총 3,037대(보급률 16.5%)가 운행 중임
- 지역별 보급률은 강원도가 36.1%(187대)로 가장 높으며, 제주특별자치도 32.9% (128대), 경상남도 23.6%(406대)순으로 높은 것으로 나타남
  - 경우 2020년 저상버스 보급률은 약 10.0%로 2018년 대비 2.8%p 증가했으나 9개 도 중 가장 낮은 수준인 것으로 나타남

표 2.25. 국내 저상버스 보급현황(2018년~2020년)

[단위 : 대, %]

		2018년		2020년	
		저상버스	보급률	저상버스	보급률
전국 합계		8,038	23.4	9,840	27.8
9개도	소계	2,558	14.3	3,037	16.5
	경기도	1,343	13.0	1,608	14.1
	강원도	193	29.3	187	36.1
	충청북도	122	21.8	128	20.1
	충청남도	61	7.2	88	10.0
	전라북도	182	17.6	195	23.5
	전라남도	87	10.9	101	11.5
	경상북도	164	9.9	196	16.2
	경상남도	318	20.2	406	23.6
제주특별자치도	88	17.4	128	32.9	

[ : 국토교통부(2021), 2020년 교통약자 이동편의 실태조사 연구]

주) 저상버스 보급률 = 저상버스 대수 ÷ 시내버스 대수

## 1.1.2. 도시철도 및 광역철도 차량

- 도시철도는 대도시에서 교통의 혼잡을 완화하고, 빠른속도로 운행하기 위하여 부설한 철도대중교통을 의미하며, 광역철도는 도시권에서 도시내부가 아닌 광역적인 교통 수요를 처리하기 위해 둘 이상의 시 도에 걸쳐 운행되는 도시철도 또는 철도의 종류를 의미함
- 전국에 운행되는 도시철도 차량은 5,833량, 광역철도 차량은 2,909량으로 총 8,792량이 운행 중임

표 2.26. 국내 도시철도 및 광역철도 차량 현황(2019년)

[단위 : 량]

	운영기관	차량수	구분	운영기관	차량수
도시철도	서울교통공사	3,551	도시 철도	의정부경전철(인천교통공사)	30
	서울시메트로9호선(1단계)	216		용인경량전철(주)	30
	서울교통공사9호선운영부문	54		우이신설경전철(주)	36
	부산교통공사	926	광역 철도	소계	5,833
	대구도시철도공사	468		한국철도공사	2,621
	인천교통공사	346		신분당선(주)/경기철도(주)	120
	광주도시철도공사	92		공항철도(주)	168
	대전도시철도공사	84		소계	2,909
	부산-김해 경전철(주)	50	도시철도 및 광역철도 차량 합계		8,792

[ : 국토교통부(2021), 2020년 교통약자 이동편의 실태조사 연구]

주) 도시철도 및 광역철도 구분은 「2019년도 철도통계연보, 한국철도공사」의 구분 준용

### 1.1.3. 철도차량

- 철도차량은 총 2,103량으로 이중 장애인 객차는 245량(11.7%)이 운영 중임

- 1량이 장애인 객차로 운영 중임
- 일반철도는 1편성이 3량~9량으로 운영되며, 고속철도는 1편성이 8량~20량으로 운영

표 2.27. 국내 철도차량 현황(2020년)

[단위 : 량]

구분	합계	일반철도					고속철도			
		무궁화	새마을	누리로	ITX청춘	ITX새마을	KTX	KTX산천	KTX원강	SRT
차량수	2,103	399	78	28	64	138	828	192	120	256
장애인 객차	245	76	14	7	8	23	46	24	15	32

[자료 : 국토교통부(2021), 2020년 교통약자 이동편의 실태조사 연구]

### 1.1.4. 여객선

- 전국의 국적 연안여객선은 일반선 17척, 차도선 105척, 쾌속선 11척, 초쾌속선 17척, 카페리 11척 등 총 162척이 운행 중에 있음



표 2.28. 국내 여객선 선종별 현황(2019년)

[단위 : 척]

		여객선		비고
		2018년	2019년	
합계		166	162	-
일반선		20	17	• 항해속력이 15노트 미만인 여객선
고속선		1	1	• 항해속력이 15노트 이상 20노트 미만인 여객선
쾌속선		11	11	• 운항속력이 20노트 이상 35노트 미만인 여객선
초쾌속선		17	17	• 항해속력이 35노트 이상인 여객선
차도선		106	105	• 차량을 육상교통 등에 이용되는 상태로 적재 운송할 수 있는 선박으로 차량구역이 폐위되지 아니한 선박
카페리	쾌속카페리	3	3	• 폐위된 차량구역에 차량을 육상교통 등에 이용되는 상태로 적재 운송할 수 있는 선박으로 운항속도가 시속 25노트 이상인 여객선
	일반카페리	8	8	• 폐위된 차량구역에 차량을 육상교통 등에 이용되는 상태로 적재 운송할 수 있는 선박으로서 운항속도가 시속 25노트 미만인 선박

[ : 국토교통부(2021), 2020년 교통약자 이동편의 실태조사 연구]

### 1.1.5. 항공기

- 국적 여객기는 9개 항공사(이스타항공 제외)에 총 341대가 운행 중임
  - 대한항공 140대, 아시아나 67대, 제주항공 44대, 티웨이항공 27대 순임

표 2.29. 국내 항공기 현황(2020년)

[단위 : 척]

구분	항공기	
	2019년	2020년
합계	374	341
대한항공	146	140
아시아나항공	73	67
기 타	제주항공	45
	티웨이항공	28
	진에어	26
	에어부산	26
	에어서울	7
	플라이강원	-
	하이에어	-
	이스타항공	23

[자료 : 국토교통부(2021), 2020년 교통약자 이동편의 실태조사 연구]

주) 이스타항공은 코로나의 영향으로 미운행

## 1.2. 여객시설 현황

### 1.2.1. 여객자동차터미널

- 여객자동차터미널은 총 530개소(정류소 포함)가 운영 중이며, 그 중 정류소를 제외한 종합(고속 시외), 고속, 시외 여객자동차터미널은 245개소임
- 9 개 도 지역의 여객자동차터미널은 총 476개소(정류소 포함)이며, 그 중 정류소를 제외한 종합(고속 시외), 고속, 시외 여객자동차터미널은 220개소임
- 충청남도의 경우 여객자동차터미널 19개소, 정류소 29개소로 나타남

표 2.30. 국내 여객자동차터미널 운영현황(2020년)

[단위 : 개소]

	여객자동차터미널				정류소	합계	
	소계	종합(고속·시외)	고속	시외			
전국	243	95	19	129	285	528	
9개 도	소계	220	81	17	122	256	476
	경기도	31	16	2	13	-	31
	강원도	31	3	4	24	27	58
	충청북도	16	3	3	10	33	49
	충청남도	19	10	1	8	29	48
	전라북도	24	5	3	16	39	63
	전라남도	39	29	-	10	39	78
	경상북도	28	9	2	17	49	77
	경상남도	31	6	2	23	40	71
	제주특별자치도	1	-	-	1	-	1

[출처 : 국토교통부(2021), 2020년 교통약자 이동편의 실태조사 연구]

주) 정류소는 승차권이 판매되고 있는 정류장

### 1.2.2. 도시철도 및 광역철도 역사

- 전국의 도시철도 및 광역철도 역사는 총 958개소이며, 도시철도역사 674개소, 광역철도역사 284개소가 운영 중임
- 9개 도 지역의 도시철도 및 광역철도 역사는 총 238개소이며, 경기 196개소, 강원 6개소, 충남 16개소, 경북 3개소, 경남 17개소가 운영 중임
- 충청남도의 경우 광역철도 역사 16개소가 위치하고 있는 것으로 나타남



표 2.31. 국내 도시철도 및 광역철도 역사 운영현황(2019년)

[단위 : 개소]

		도시철도 역사	광역철도 역사	합계
전국		674	284	958
9개 도	소계	63	175	238
	경기도	43	153	196
	강원도	-	6	6
	충청남도	-	16	16
	경상북도	3	-	3
	경상남도	17	-	17

[ : 국토교통부(2021), 2020년 교통약자 이동편의 실태조사 연구]

### 1.2.3. 철도 역사

- 여객수송 실적이 있는 철도역사는 284개소가 운영 중임
  - 9 도 지역에서 여객수송 실적이 있는 철도역사는 총 284개소가 운영 중임
  - 충청남도의 경우 24개의 철도역사가 위치하고 있어 점유율은 10.2%로 나타남

표 2.32. 국내 철도역사 운영현황(2019년)

[단위 : 개소, %]

구분	전국	9개도									
		소계	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
개소	284	236	48	37	20	24	12	28	46	21	-
점유율	-	100.0	20.3	15.7	8.5	10.2	5.1	11.9	19.5	8.9	-

[자료 : 국토교통부(2021), 2020년 교통약자 이동편의 실태조사 연구]

주) 철도역사 운영현황은 여객수송 실적이 있는 철도역사를 대상으로 함

### 1.2.4. 공항여객터미널 및 여객선터미널

- 전국의 공항여객터미널은 총 18개소가 운영 중임
  - 9개 도의 공항여객터미널은 총 9개소이며, 이중 강원 2개소, 충북 1개소, 전북 1개소, 전남 2개소, 경북 1개소, 경남 1개소, 제주 1개소가 운영 중임
- 2020년 전국의 무역항에 위치한 여객선터미널은 총 18개소가 운영 중임
  - 9개 도의 여객선터미널은 총 13개소이며, 이중 경기 1개소, 강원 2개소, 전북 2개소, 전남 4개소, 경북 1개소, 경남 1개소, 제주 2개소가 운영 중임
  - 충청남도의 경우 공항여객터미널 및 여객선 터미널은 운영하지 않는 것으로 나타남

표 2.33. 국내 공항여객터미널 및 여객선터미널 운영현황(2020년)

[단위 : 개소, %]

		전국	9개도									
			소계	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
공항여객 터미널	개소	18	9	-	2	1	-	1	2	1	1	1
	점유율	-	99	-	22.0	11.0	-	11.0	22.0	11.0	11.0	11.0
여객선 터미널	개소	18	13	1	2	-	-	2	4	1	1	2
	점유율	-	100	8.0	15.0	-	-	15.0	31.0	8.0	8.0	15.0

[ : 국토교통부(2021), 2020년 교통약자 이동편의 실태조사 연구]

### 1.3. 도로의 일반현황

- 도로연장길이는 총 111,313km이며, 이 중 9개 도의 도로연장길이는 총 86,638km임
- 별도의 조사 및 인용자료가 없어 파악이 어려우며, 보도연장을 추측할 수 있는 지방도 및 특별 광역시도, 기타(시·군·구도)도로의 연장은 전국 총 51,366km이며, 이중 8개 특별·광역시는 4,944km임

표 2.34. 국내 도로현황(2019년)

[단위 : m]

구분		합계	고속국도	일반국도	지방도	기타 (특·광역시·시· 군·구도)
전국		111,313,953	4,767,340	14,029,855	18,046,911	74,469,847
9개 도	소계 (점유율, %)	86,638,061 (100.0)	4,273,460 (4.93)	13,130,405 (15.16)	17,867,971 (20.62)	51,366,235 (59.29)
	경기도	14,030,471	826,504	1,631,219	2,674,561	8,898,187
	강원도	9,940,221	472,020	1,934,872	1,650,539	5,882,790
	충청북도	6,929,081	388,406	972,058	1,434,923	4,133,694
	충청남도	7,167,518	429,990	1,278,974	1,692,174	3,766,380
	전라북도	8,530,900	418,420	1,454,538	1,894,178	4,763,764
	전라남도	10,635,598	416,690	2,045,273	2,297,992	5,875,643
	경상북도	13,422,407	781,270	2,272,652	3,061,908	7,306,577
	경상남도	12,770,999	540,150	1,540,819	2,428,308	8,261,722
	제주특별자치도	3,210,866	-	-	733,388	2,477,478

[자료 : 국토교통부(2021), 2020년 교통약자 이동편의 실태조사 연구]



## 2. 교통약자 이동편의시설 현황

### 2.1. 저상버스( 시내버스) 보급률

#### 2.1.1. 국내 저상버스 보급률

- 3차 교통약자 이동편의 증진계획 변경(안)(2017~2021)에서는 시내버스의 차량 및 지자체 재정여건 등 저상버스 보급 관련 요인들을 고려하여 2021년까지 수평 승하차가 가능한 저상버스를 전국 시내버스의 42.0%까지 보급하는 것을 목표로 하고 있음
- 2020년 현재 전국 저상버스 보급률은 27.8%(9,840대)로 3차 증진계획 보급 목표율 42.0%와 비교하여 달성률이 66.1% 수준임
  - 2020 전국 저상버스 보급률은 2019년 26.2%(9,016대) 대비 1.6%p(▲ 824대)상승 하였음
  - 지역별로 강원도(36.1%) 및 제주특별자치도(32.9%)의 저상버스 보급률은 목표치(32%)를 상회 하였으며, 다른지역에서는 목표치를 달성하지 못하고 있음
- 2020년 전국 저상버스 보급률은 27.8%이며, 8개 특별 광역시 40.0%, 9개도 16.5%로 나타났음
- 8개 특별·광역시 중 서울특별시(57.8%), 대구광역시(34.9%)의 저상버스 보급률이 높은 것으로 나타났으며, 인천광역시(22.7%)와 울산광역시(12.3%)의 저상버스 보급률은 낮은 것으로 나타났음
- 또한, 9개도 중 강원도(36.1%) 및 제주특별자치도(32.9%)의 저상버스 보급률은 목표치 (32%)를 상회하였으며, 다른지역에서는 목표치를 달성하지 못하고 있음

표 2.35. 국내 저상버스 도입 현황(2019년~2020년)

[단위 : 대, %]

	2019년		2020년			
	저상버스	보급률 <sup>1)</sup>	저상버스	보급률 <sup>2)</sup>	도입률 <sup>3)</sup> (대, %)	
합계	9,016	26.2	9,840	27.8	9,970	28.8
서울특별시	3,945	53.3	4,272	57.8	4,240	57.4
부산광역시	638	25.3	687	27.3	670	26.6
대구광역시	546	33.8	565	34.9	685	44.7
인천광역시	469	19.9	528	22.7	528	22.4
광주광역시	215	20.6	261	25.0	261	26.1
대전광역시	289	28.4	318	31.3	318	31.3
울산광역시	101	12.1	104	12.3	110	12.2
세종특별자치시	66	23.2	68	27.9	67	27.6
경기도	1,422	13.4	1,608	14.1	1,638	16.1
강원도	187	34.3	187	36.1	188	34.6
충청북도	131	20.6	128	20.1	131	20.7
충청남도	74	9.2	88	10.0	88	10.0
전라북도	186	22.4	195	23.5	195	23.0
전라남도	97	13.4	101	11.5	111	15.2
경상북도	177	15.0	196	16.2	205	18.0
경상남도	370	21.6	406	23.6	407	23.6
제주특별자치도	103	26.5	128	32.9	128	32.9

[ : 국토교통부(2021), 2020년 교통약자 이동편의 실태조사 연구]

## 2.1.2. 충청남도 저상버스 보급률

- 15개 시·군의 저상버스 보급률은 10.0%로 나타났으며 아산시가 20.5%로 저상버스 보급률이 가장 높았고 논산시가 1.7%로 저상버스 보급률이 가장 낮은 것으로 확인됨
- , 계룡시, 금산군, 부여군, 서천군, 청양군, 홍성군, 예산군, 태안군의 경우 시내버스 중 저상버스 도입은 없는 것으로 나타남

1) 실제 운행중인 저상버스 대수 기준  
 2) 실제 운행중인 저상버스 대수 기준  
 3) 재정적 지원이 완료된 저상버스 대수 기준



표 2.36. 충청남도 시·군별 저상버스 보급률(2020년)

[단위 : 대, %]

		시내버스	저상버스	저상버스 보급률
계		883	88	10.0
시 지 역	천안	407	36	8.8
	공주	64	-	-
	보령	55	2	3.6
	아산	132	27	20.5
	서산	71	11	15.5
	논산	59	1	1.7
	계룡	22	-	-
	당진	73	11	15.1
	군 지 역	금산	-	-
부여		-	-	-
서천		-	-	-
청양		-	-	-
홍성		-	-	-
예산		-	-	-
태안		-	-	-

[출처 : 국토교통부(2021), 2020년 교통약자 이동편의 실태조사 연구]

주) 버스 : 농어촌버스, 마을버스는 제외함

## 2.2. 특별교통수단 보급률

### 2.2.1. 국내 특별교통수단 보급률

- 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동을 지원하기 위하여 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량을 의미하며 제3차 교통약자 이동편의 증진계획 변경(안)(2017-2021)에서는 2021년 목표연도까지 전 지자체의 법정기준 보급대수 84% 달성을 목표로 하였음
- 교통약자이동편의증진법 시행규칙 제5조에 의하여 보행상의 장애인으로서 장애의 정도가 심한 장애인 150명당 1대로 정하고 있음
- 2020년 기준으로 전국의 특별교통수단 운행대수는 3,914대로 법정대수 4,694대 대비 83.4%의 보급률로 나타나 제3차 교통약자 이동편의 증진계획 변경(안)(2017-2021)의 목표치(84%)에 도달하지 못하고 있음
- 특별교통수단 보급률 : 2019년 73.6% → 2020년 83.4%
- 8개 특별 광역시의 특별교통수단 보급률은 72.7%(1,379대)로 나타났으며, 모든 지역에서 법정기준대수에 미달하였으며, 서울(85.1%), 광주(89.9%)의 경우 제3차 교통약자 이동편의 증진계획 변경(안)(2017-2021)의 목표치(84%)를 상회한 것으로 나타났음

- 9 도의 특별교통수단 보급률은 90.6%(2,535대)로 경기(112.8%), 경남(105.9%)을 제외한 모든 지역에서 법정기준대수에 미달하며, 경기(112.8%), 경남(105.9%), 제주(97.1%)의 경우 제3차 교통약자 이동편의 증진계획 변경(안)(2017-2021)의 목표치(84%)를 상회한 것으로 나타났음
- 특별교통수단 이외에 임차(바우처)택시 등의 대체수단을 71개 지자체(특별 광역시 : 8개 도시, 기초지자체 : 63개 시·군)에서 총 29,232대를 운영하고 있음
- 전체 29,232대의 대체 특별교통수단 중 바우처택시가 28,476대로 가장 비중이 크며, 임차택시의 경우 광역지자체 4개(서울, 광주, 대전, 울산) 및 9개 도 중 경기, 강원, 충북, 전북, 전남, 제주에서 운영되고 있음

표 2.37. 국내 특별교통수단 보급률 및 대체수단 도입현황(2020년)

[단위 : 인, 대, %]

	장애인 중 장애의 정도가 심한 장애인 수	특별교통수단			대체수단				
		법정 기준 대수	운행 대수	보급률	소계	임차 택시	바우처 택시	시각장애인 생활이동 지원차량	기타
합계	704,160	4,694	3,914	83.4	29,232	436	28,476	275	45
소계	284,575	1,897	1,379	72.7	23,298	257	22,867	169	5
서울특별시	109,577	731	622	85.1	17,608	50	17,400	158	-
부산광역시	48,132	321	181	56.4	4,700	-	4,700	-	-
대구광역시	32,507	217	150	69.1	280	-	280	-	-
인천광역시	37,983	253	145	57.3	300	-	300	-	-
광주광역시	19,383	129	116	89.9	96	96	-	-	-
대전광역시	20,322	135	86	63.7	251	90	150	8	3
울산광역시	13,454	90	62	68.9	58	21	37	-	-
세종특별자치시	3,217	21	17	81.0	5	-	-	3	2
소계	419,585	2,797	2,535	90.6	5,934	179	5,609	106	40
경기도	152,037	1,015	1,145	112.8	3,946	66	3,850	25	5
강원도	28,143	188	138	73.4	1,773	13	1,737	14	9
충청북도	26,520	177	110	62.1	52	23	2	14	13
충청남도	34,859	232	164	70.7	30	-	20	10	-
전라북도	34,730	232	184	79.3	50	30	-	16	4
전라남도	36,064	241	170	70.5	15	8	-	7	-
경상북도	46,360	307	201	65.5	24	-	-	17	7
경상남도	50,662	337	357	105.9	5	-	-	3	2
제주특별자치도	10,210	68		97.1	39	39	-	-	-

[출처 : 국토교통부(2021), 2020년 교통약자 이동편의 실태조사 연구]  
 주1) 특별교통수단 보급률 : 특별교통수단 운행대수 / 법정기준대수  
 주2) 대체수단 중 '기타'는 지체장애인심부름센터, 장애인생활이동지원센터 차량 등



## 2.2.2. 충청남도 특별교통수단 보급률

- 15개 시·군의 특별교통수단 보급률은 70.7%로 나타났으며 아산시가 92.6%로 특별교통수단 보급률이 가장 높았고 계룡시와 부여군이 각각 33.3%로 특별교통수단 보급률이 가장 낮은 것으로 나타남

표 2.38. 충청남도 시·군별 특별교통수단 보급률(2020년)

[단위 : 명, %]

		보행상 중증장애인	법정대수	도입대수	보급률
계		34,859	232	164	70.7
시 지 역	천안	7,489	50	43	86.0
	공주	2,592	17	10	58.8
	보령	2,530	17	10	58.8
	아산	4,089	27	25	92.6
	서산	2,602	17	9	52.9
	논산	2,952	20	14	70.0
	계룡	390	3	1	33.3
	당진	2,513	17	14	82.4
	금산	1,118	7	3	42.9
군 지 역	부여	1,824	12	4	33.3
	서천	1,350	9	6	66.7
	청양	725	5	3	60.0
	홍성	1,795	12	10	83.3
	예산	1,658	11	7	63.6
	태안	1,232	8	5	62.5

[출처 : 국토교통부(2021), 2020년 교통약자 이동편의 실태조사 연구]

## 2.3. 특별교통수단 이용실적 현황

### 2.3.1. 국내 특별교통수단 이용실적 현황

- 2020년도 연간 특별교통수단 이용건수는 총 9,614,939건으로 나타남
  - 8 특별·광역시의 특별교통수단 이용실적은 대구광역시 1,612,435건, 부산광역시 978,576건, 서울특별시 972,189건 순서로 나타났음
  - 9개도 중에서는 경기도가 2,091,176건으로 가장 많았으며, 그 다음으로 경상남도 578,521건, 충청남도 338,317건 순서로 나타났음
- 2020년 특별교통수단의 대당 이용건수는 2,781.3건으로, 대구광역시(8,016.8건), 부산광역시(6,193.5건), 대전광역시(6,065.2건)순으로 높았으며, 경상북도가 1,094.0건으로 가장 낮은 것으로 나타남

표 2.39. 국내 특별교통수단 이용실적 현황(2020년)

[단위 : 건, 대, 건/대]

	연 이용실적	보유대수	대당 이용실적
합계	9,614,939	3,457	2,781.3
소계	4,883,786	1,158	4,217.4
서울특별시	972,189	437	2,224.7
부산광역시	978,576	158	6,193.5
대구광역시	1,162,435	145	8,016.8
인천광역시	537,537	145	3,707.2
광주광역시	399,519	116	3,444.1
대전광역시	497,345	82	6,065.2
울산광역시	306,933	58	5,291.9
세종특별자치시	29,252	17	1,720.7
소계	4,731,153	2,299	2,057.9
경기도	2,091,173	1,071	1,952.5
강원도	317,985	119	2,672.1
충청북도	251,559	100	2,515.6
충청남도	338,317	131	2,582.6
전라북도	293,951	166	1,770.8
전라남도	392,028	148	2,648.8
경상북도	193,631	177	1,094.0
경상남도	578,521	331	1,747.8
제주특별자치도	273,985	56	4,892.6

[ : 국토교통부(2021), 2020년 교통약자 이동편의 실태조사 연구]

## 2.4. 특별교통수단 이용실적 현황

### 2.4.1. 국내 특별교통수단 운행 현황

- 대한 이용요금 기준(관내, 관외, 심야) 및 운행시간, 통행료 지불 주체 등은 기초지자체별로 조례에 따라 상이하게 운영되고 있음
- 특별교통수단 관내 이용요금은 대부분 거리에 따라 요금이 증가하는 거리비례 요금제를 적용하고 있음
  - 및 계룡시는 특별교통수단을 무상으로 운영하고 있음
- 관외 이동 요금은 관내요금과 동일한 지자체도 있으나, 부산, 광주 등과 같이 할증요금을 부과하는 지자체도 있으며, 대구 등은 관외 요금에 대해 요금 상한제를 두고 있음
- 주말에는 주중보다 이용가능시간이 짧거나 미운행하는 지자체도 있으며, 일부지자체는 사전 예약할 경우에만 연장 운행 및 주말 운행을 하는 것으로 나타남



- 대한 통행료에 대해서는 대부분 지자체에서 이용자가 부담하는 것으로 되어 있으나, 울산광역시, 경상남도 등은 해당 지자체에서 통행료를 지원하고 있음
- 특별교통수단의 운행범위는 대부분의 지자체에서 인접지역에 한해 운행하고 있으며, 병원방문 등 치료목적에 한하여 제한적으로 제공하는 곳도 있음

표 2.40. 국내 특별교통수단 운행 현황

		내용	비고
요금	관내	• 거리비례 요금제 적용 또는 시간당 요금 적용	, 계룡시 관외 관내외 무료 운행
	관외	• 할증요금 부과 또는 시외버스 요금의 1.5배~2.0배 부과 등 • 일부 지자체 요금 상한제 운영	
운행시간		• 전국 39개 지자체에서 연중 무휴 24시간 운영 • 일부 지자체 운영시간 외에 사전 예약을 통해 이용 가능	-
운행범위		• 대부분의 지자체에서 인접지역에 한해 관외지역 운행 • 24개 지자체 관외 운행범위 제한없음(전국 이용가능) • 8개 지자체 병원목적등의 목적에 한해 전국이용 가능	논산시, 의령군, 전주시 등 관외 운행범위 제한없음
관외지역 회차가능여부		• 회차운행 필요시 병원방문 등의 목적에 대해 30분 ~2시간 대기 후 왕복운행 가능 (일부지역 추가요금 발생)	-
관외지역 승차여부		• 전국 36개 지자체 사전예약 및 왕복요금지불 등 조건 해당시 관외지역 승차가능	인천광역시, 태백시, 나주시 등

[ : 국토교통부(2021), 2020년 교통약자 이동편의 실태조사 연구]

## 2.5. 이동지원센터 운영 현황

### 2.5.1. 국내 이동지원센터 운영 현황

- 특별교통수단 이동지원센터를 운영하는 지자체에서는 기본적으로 콜센터 예약방식으로 운영하고 있음
  - 예약, 모바일 예약, 홈페이지 예약 등을 복수로 운영하는 지자체도 있음
- 광역이동지원센터는 9개도 중 충청북도를 제외한 8개도에서 운영하고 있으며, 경기도만 자체적인 광역센터를 운영하고 있으며, 나머지 지역은 위탁운영하는 방식을 채택하고 있음
  - 위탁 운영은 크게 공기업(공단, 공사), 운수사업자(택시, 시내버스 등), 단체(장애인협회, 이동지원센터 등)로 구분 됨

표 2.41. 국내 이동지원센터 운영현황(2020년)

	운영방식	위탁기관	접수수단				운영인력(인)	
			전화	문자	홈페이지	어플		
서울특별시		서울시설공단	○	○	○	○	788	
부산광역시	위탁운영	부산시설공단	○	X	X	○	168	
대구광역시	위탁운영	대구시설공단	○	○	○	○	165	
인천광역시	위탁운영	인천교통공사	○	X	○	○	185	
광주광역시	위탁운영	광주교통약자 이동지원센터	○	○	○	○	140	
대전광역시	위탁운영	대전광역시 사회서비스원	○	○	○	○	120	
울산광역시	위탁운영	(사)울산장애인복지서비스지원협회	○	X	○	○	86	
세종특별자치시	위탁운영	(사)세종시지체장애인협회	○	○	○	○	26	
광역센터	경기도	자체	-	-	○	○	-	
	강원도	위탁운영	(주)케이티아이에스	○	○	X	○	16
	충청북도	-	-	-	-	-	-	--
	충청남도	위탁운영	(주)케이티아이에스	○	○	X	X	21
	전라북도	위탁운영	전라북도 광역이동지원센터	○	X	○	○	24
	전라남도	위탁운영	(재)전남복지재단	○	○	X	○	20
	경상북도	위탁운영	한국교통장애인협회	○	○	○	X	18
	경상남도	위탁운영	경상남도택시운송사업조합	○	○	X	X	29
제주특별자치도	위탁운영	(사)제주특별자치도 교통약자이동지원센터	○	○	○	○	91	

[ : 국토교통부(2021), 2020년 교통약자 이동편의 실태조사 연구]

## 2.5.2. 충청남도 이동지원센터 운영 현황

- 15 시·군의 이동지원센터 운영 현황을 살펴보면 15개 시군 지역 모두 장애인관련 기관에게 위탁 운영중인 것으로 확인됨



표 2.42. 충청남도 시·군별 이동지원센터 운영현황(2021년)

		위탁기관명	보급률	인터넷 예약	앱 예약
시 지 역	계		70.7		
	천안	충남지체장애인협회 천안시지부	86.0	X	X
	공주	충남지체장애인협회 공주시지부	58.8	X	X
	보령	충남지체장애인협회 보령시지부	58.8	X	X
	아산	아산장애인단체연합회	92.6	X	X
	서산	충남지체장애인협회 서산시지부	52.9	X	X
	논산	충남지체장애인협회 논산시지부	70.0	X	X
	계룡	-	33.3	-	-
	당진	충남지체장애인협회 당진시지부	82.4	X	X
	군 지 역	금산	충남지체장애인협회 금산군지부	42.9	X
부여		충남지체장애인협회 부여군지부	33.3	X	X
서천		충남지체장애인협회 서천군지부	66.7	X	X
청양		충남지체장애인협회 청양군지부	60.0	X	X
홍성		충남지체장애인협회 홍성군지부	83.3	X	X
예산		충남지체장애인협회 예산군지부	63.6	X	X
태안		충남지체장애인협회 태안군지부	62.5	X	X

[ : 전국교통약자이동지원센터정보표준데이터(2022)]

## 2.6. 특별교통수단 이용대상 규정 현황

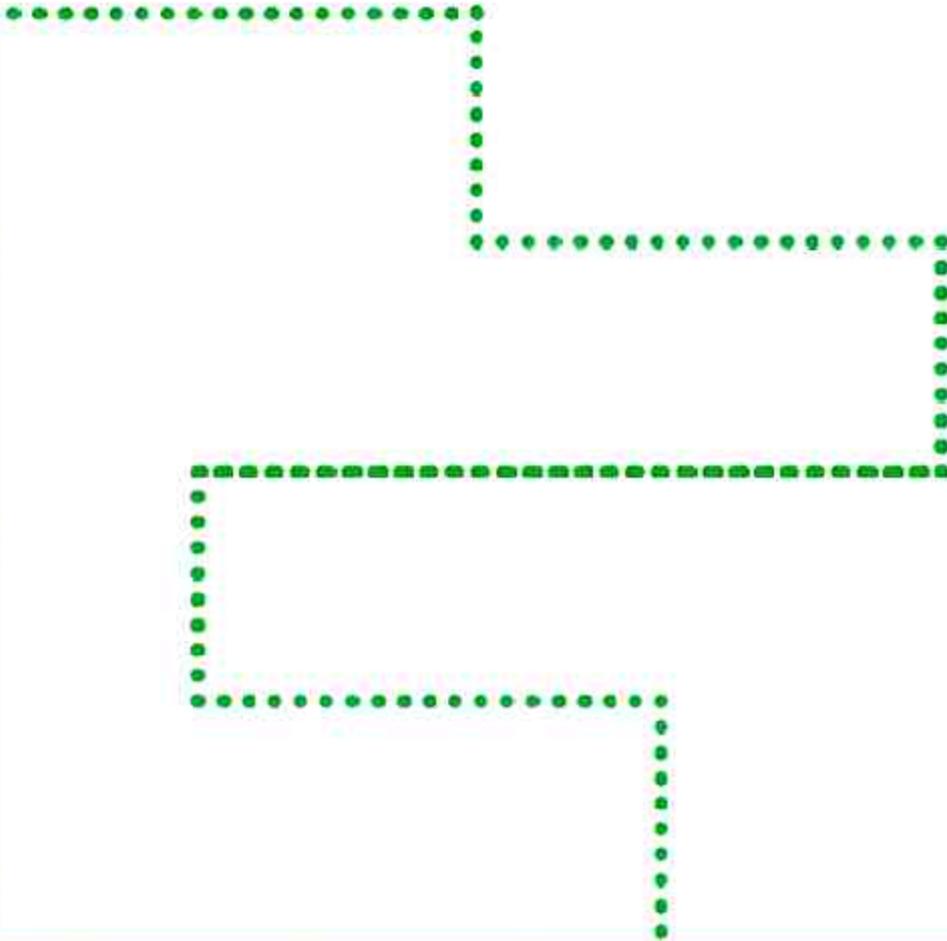
- 이용대상자는 교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙 제6조에 명시되어 있음
- 이용대상자는 보행상의 장애인으로서 장애의 정도가 심한 장애인, 65세 이상의 사람으로서 버스 지하철 등의 이용이 어려운 사람 외에도 지자체의 특성에 따라 이용할 수 있도록 지방자치단체의 조례로 정하는 사람으로 정하고 있음
- 『충청남도 교통약자의 이동편의 증진에 관한 조례』에서는 직접적으로 특별교통수단 이용대상에 대한 규정이 명시되어 있지 않지만 15개 시·군별로 시행중인 관련 조례에서 특별교통수단 이용대상자에 대한 기준을 명시하고 있음



# 제 3 장

## 관련 법령 및 계획 검토

### 1. 관련 법령 및 계획







## I

## 관련 법령 및 계획

# 1. 교통약자 이동편의 증진법

## 1.1. 법령의 개요

- 교통약자 이동편의 증진법』(이하 교통약자법)은 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 교통수단, 여객시설 및 도로에 이동편의 시설을 확충하고 보행환경을 개선하여 사람중심의 교통체계를 구축함으로써 교통약자의 사회 참여와 복지 증진에 이바지함을 목적으로 함(교통약자법 제1조 목적)
- 교통약자법은 총 6개의 장으로 수립되어 있으며, 구체적으로 제1장 총칙, 제2장 교통약자 이동편의 증진계획, 제3장 이동편의시설 설치 기준 등, 제4장 보행우선구역 및 보행안전시설물의 설치 등, 제5장 보칙, 제6장 벌칙으로 구성 되어 있음
- 제2장에서는 '교통약자 이동편의 증진계획' 수립에 관한 사항을 규정하고 있고, 제6조 교통약자 이동편의 증진계획의 수립 등, 제7조 지방교통 약자 이동편의 증진계획의 수립 등, 제7조의2 교통약자 이동편의 증진지원계획의 수립 등, 제8조 연차별 시행계획의 수립에 관해 규정하고 있음

### 교통약자의 이동편의 증진법』의 주요 규정

제1장 총칙

제2장 교통약자 이동편의 증진계획

제6조 교통약자 이동편의 증진계획의 수립 등

제7조 지방교통약자 이동편의 증진계획의 수립 등

제7조의2 교통약자 이동편의 증진 지원계획의 수립 등

제8조 연차별 시행계획의 수립

제3장 이동편의시설 설치기준 등

제4장 보행우선구역 및 보행안전시설물의 설치 등

제5장 보칙

제6장 벌칙

[ : 교통약자의 이동편의 증진법, 국토교통부(생활교통복지과)]

## 2. 제4차 교통약자 이동편의 증진계획(2022~2026)

### 2.1. 계획의 개요

#### 2.1.1. 법적 근거

- 교통약자의 이동편의 증진법(교통약자법)』 제6조

#### 2.1.2. 계획의 수립 배경 및 목적

- 2025년 초고령사회<sup>4)</sup> 진입, 이동권에 대한 장애인 차별금지 등 사회환경 변화를 감안한 교통약자 이동편의 증진 중장기 계획 마련
- 장애인 · 고령자 · 임산부 등 교통약자를 위한 이동편의 증진 정책의 기본방향 및 목표를 제시하는 5년 단위 법정계획
  - , 여객시설, 보행환경 개선을 통한 교통약자 이동권 확보
  - 정책추진 및 투자지원을 중 · 장기적으로 일관성 있게 유지하도록 정책의 목표, 방향 및 과제를 제시하고 투자 규모 산정
- 지방자치단체가 수립해야 하는 지방 교통약자 이동편의 증진계획 수립의 방향과 지침을 제시하고 투자 근거 및 기준 마련

#### 2.1.3. 계획의 수립 범위

- 공간적 범위 : 전국의 특별시 · 광역시 · 시 · 군(광역시 안에 소재하는 군 제외)을 포함하는 161개 지방자치단체
- 시간적 범위 : 2022년 ~ 2026년
- 내용적 범위
  - 정책 기본방향 및 목표, 이동편의시설 설치 · 관리 실태, 보행환경 실태
  - 이동편의시설 개선 · 확충, 저상버스 · 휠체어 탑승설비 장착 버스 도입, 보행환경 개선
  - 특별교통수단 도입, 교통약자 이동권 확대, 증진계획 추진 자원 조달 방안

4) 65세 이상 인구가 전체 인구의 20% 이상인 경우(2021년 장래인구추계, 통계청)



- 교통약자 현황 및 이동 실태, 교통약자의 이동편의 증진을 위한 연구 · 개발

## 2.1.4. 계획의 추진 경위

- 이동편의 증진법 제정 (2015.1.27.)
- 교통약자의 이동편의 증진법 시행령 및 시행규칙 제정 (2016.1.27.)
- 제1차 교통약자 이동편의 증진계획(2007~2011) 수립
- 제2차 교통약자 이동편의 증진계획(2012~2016) 수립
- 제3차 교통약자 이동편의 증진계획(2017~2021) 수립
- 제4차 교통약자 이동편의 증진계획(2022~2026) 수립

## 2.2. 사회적 환경변화 분석

- (국민의 관심) 교통복지에 대한 사회적 관심도 증가
- (여객시설 전반) '장애물 없는 생활환경(BF) 인증' 의무화
- (저상버스) 노선버스 대 · 폐차 시 저상버스 도입 의무화
- (보행환경) 신규 보행환경 관련 국가계획 수립 예정
- (철도역사) 철도역사의 안전 및 이용편의 수준평가 시행
- (여객선) 연안여객선 교통약자 이동편의시설 설치 지원 사업 시행
- (관련 계획) 관련 국가계획에 '교통약자 이동편의증진' 관련 내용 반영

## 2.3. 교통약자 현황 및 이동실태

- 교통약자 인구 현황 및 전망
  - 우리나라 교통약자의 수는 고령화가 심화됨에 따라 지속 증가하고 있으며, 2021년 말 기준 전체 인구의 약 30%가 교통약자
  - 제4차 증진계획 기간 중 우리나라 총 인구는 감소할 것으로 예상되나 교통약자의 인구는 지속 증가할 것으로 전망

- 이동실태(2021년)
  - 내 이동의 경우, 교통약자 및 비교통약자 모두 버스를 이용하는 비율이 가장 높은 것으로 나타남
  - 지역 간 이동의 경우, 교통약자 및 비교통약자 모두 승용차를 이용하는 비율이 가장 높으며, 고속·시외버스 순으로 조사됨

## 2.4. 교통약자 이동편의 현황 및 분석

### 2.4.1. 지난 증진계획의 주요 성과

- (제1차) 저상버스, 특별교통수단 등 교통약자를 위한 교통수단이 본격적으로 도입
- (제2차) 교통약자를 위한 여객시설 및 보도의 이동편의시설 확충을 위하여 지역별 목표치 할당으로 지자체 책임감 부여
- (제3차) 특별교통수단 도입 확대, 새로운 교통수단(중형저상, 2층저상, 휠체어 탑승가능 버스)의 도입 등 교통수단 확충 및 서비스 강화

### 1.4.2. 제3차 증진계획 추진실적 분석

#### 가. 이동편의시설 기준적합 설치율

- 이동편의시설의 기준적합 설치율 목표 달성률은 교통수단 101.9%, 여객시설 94.2%, 보행환경 95.8%으로 교통수단만 목표 달성

#### 나. 저상버스 및 특별교통수단 보급률

- 시내버스의 저상버스 보급률은 30.6%로 목표 미달
- 특별교통수단 보급률은 86.0%로 목표 대비 102.4% 달성

#### 다. 이동편의시설 이용자 만족도

- 이동편의 시설의 이용자 만족도는 평균 70.2점으로 목표 달성



## 라. 분야별 추진성과 분석

### 1) 이동편의시설 기준적합 설치율

- (버스차량) 중 일반버스 88.0%, 저상버스 95.8%으로 목표 달성
  - , 승강구 등 차량 출고부터 설치된 시설의 기준적합 설치율은 95.0% 이상의 높은 수준으로 나타났으나 교통약자용 좌석(일반 74.7%, 저상 88.6%)과 같이 교통사업자가 직접 설치·관리하여야 하는 시설의 기준적합 설치율 저조
- 여객시설(버스정류장, 여객자동차터미널) 중 버스정류장 45.4%, 여객자동차터미널 64.0%으로 목표 미달성
  - 도 지역이 특별·광역시 대비 상대적으로 낮으며 특히, 버스정류장의 경우 특별·광역시와 도 지역 기준적합 설치율이 22.2%p 차이 발생
  - 버스정류장은 지자체 자체 재원으로 설치·관리가 이루어지는 반면, 여객자동차터미널은 국비 지원 사업으로 인해 지역별 편차가 적음
- 교통수단(철도 및 도시(광역)철도 차량) 중 철도차량 98.9%, 도시(광역)철도차량 96.0%으로 목표 달성
  - (철도차량) 철도차량의 이동편의시설 기준적합 설치율은 98.9%로 매우 높은 수준
- 여객시설(철도 및 도시·광역철도 역사) 중 철도역사, 도시·광역철도역사 모두 목표 미달성
  - (철도 역사) 소규모 역사가 많은 도지역의 기준적합 설치율이 낮으며, 특히 도지역 위생시설(화장실)의 이동편의시설 기준적합 설치율 저조
  - (도시(광역)철도 역사) 도 지역이 특별·광역시 대비 낮으며, 특히 자동발매기 등의 기준적합 설치율 저조
- 교통수단(항공기)의 이동편의시설 기준적합 설치율은 73.7%로 목표 미달성
  - 항공기의 이동편의시설 기준적합 설치율 주요 하락원인은 영상 안내기기 및 장애인 접근가능 그림표지의 미설치
  - '영상안내기기'는 저비용항공사의 증가로 교통약자 대상 이동편의시설 설치 수준(영상설비 설치율 등) 하락요인으로 작용

- 타 교통수단과 달리 기체를 육안으로 확인 후, 탑승가능 여부를 판단하는 것이 아니며 승무원이 직접 탑승구를 안내하고 있어 '장애인 접근가능 그림표시' 미설치 많음
- (공항여객터미널)의 이동편의시설 기준적합 설치율은 86.8%로 목표 미달성
  - 매표소(34.5%), 안내 및 유도시설(52.8%) 등이 특히 낮은 수준
  - 최근 공항여객터미널에서는 무인 자동발매기 설치가 증가하고 있으나, 교통약자를 위한 점자표기, 하부 휠체어 공간 등 마련 부족
  - 항공부문은 타 분야 대비 다양한 인적서비스가 이루어지고 있으나, 이에 대한 평가체계 미흡
- 교통수단(여객선)의 이동편의시설 기준적합 설치율은 37.8%로 제3차 교통약자 이동편의증진계획 목표에 미달, 타 교통수단에 비해 매우 낮은 수준
  - 장애인 접근가능표시(12.3%), 휠체어보관함 및 교통약자용 좌석(23.7%), 자동안내시설(27.1%)의 이동편의시설 기준적합 설치율이 특히 저조
  - 여객선은 도입 시, 외국의 중고선박을 수입하는 경우가 많고 『교통약자법』 제정 이전 도입된 여객선(38.9%, 선령 15년 초과)이 많아 이동편의시설 기준적합 설치율이 상대적으로 저조
  - 여객선은 여객·화물 겸용선(차도선, 카페리 등)이 대부분(71.6%)으로 이동편의시설 설치에 제한적으로, 선종 특성에 따른 이동편의시설 설치기준 정비 필요
- 여객시설(여객선터미널)의 이동편의시설 기준적합 설치율은 82.2%로 여객시설 중 유일하게 목표(79.0%) 달성
  - 그러나 공항, 철도분야 대비 낮은 수준으로 지속 개선 필요
- 도로(보행환경) 분야 이동편의시설 기준적합 설치율은 77.6%로 제3차 증진계획의 목표(81.0%)에 미달
  - 점자블록이 특히 낮으며, 특별·광역시와 도 지역의 차이가 큰 것으로 나타남
  - 도로(보행환경) 관리는 지자체에서 직접 수행하는 사업으로 지자체의 관심과 책임 필요
  - 국비 지원(안전한 보행환경 조성사업)을 통해 정비가 이루어진 도로의 이동편의시설 기준적합 설치율이 그 외 도로보다 높음

## 2) 저상버스 및 특별교통수단 보급현황

- 2021 시내버스 저상버스 보급률은 30.6% 수준으로 제3차 증진계획의 목표(42.0%) 미달성
  - 도입된 저상버스의 차량연한 만료로 폐차가 급증하고 운영비 부담으로 저상버스가 일반 버스로 대차되는 등 저상버스 보급확대의 제약요인 발생
  - 대폐차시 저상버스로 우선 도입될 수 있는 방안 마련
- 2021년 기준 시내버스(30.6%)와 비교하여 마을버스(3.9%) 및 농어촌버스(1.4%)의 저상버스 도입비율은 매우 낮은 실정
  - 시내버스 대비 중형버스의 비율이 높고, 도로여건 등이 열악하여 마을버스 및 농어촌버스의 저상버스 도입이 낮은 것으로 판단

## 3) 특별교통수단 보급현황

- 2021년 기준 특별교통수단의 보급률은 86.0%로 제3차 증진계획 목표인 84.0% 달성
  - 지역별 차이가 존재하여 일부 지역(충북, 부산 등)은 목표에 미달하였으나 경기도 · 경남은 특별교통수단 운영대수 기준 초과 달성
- 지속적으로 특별교통수단을 보급하고 있음에도 불구하고 특별교통수단 이용자 만족도 조사 결과, '예약 또는 배차의 편의성' 만족도가 상대적으로 낮은 것으로 나타남
  - 휠체어를 이용하지 않는 교통약자들과 휠체어 이용 교통약자가 함께 특별교통수단을 이용함으로써 운영 효율성 저해

## 4) 종합

- 제3차 증진계획 성과평가 및 개선 필요 사항
  - (교통수단) 버스, 철도차량 등은 제조사에서 일괄 제작되므로 교통수단에 설치되는 이동편의시설 기준 적합률은 양호함
  - 다만, 저상버스 보급률이 계획 대비 저조하므로 저상버스 도입지원 예산 확대, 도입 의무화 등으로 보급률을 제고할 필요
  - 특별교통수단의 경우 차량보급은 계획대로 진행되고 있으나, 이용 서비스에 대한 만족도가 낮아 이를 개선할 필요

- ( ) 여객자동차터미널, 버스정류장은 철도역사, 공항에 비해 이동편의시설 기준설치 적합률이 저조함
  - 여객자동차터미널, 버스정류장은 대부분 지방자치단체가 교통행정기관으로 지자체에서 개선 의무가 있으므로 교통행정기관의 책임을 강화하고 시설 개선 현황을 관리할 필요
- (보행환경) 보도, 점자블록, 지하도 및 육교 등 보행환경을 관리하는 지방자치단체의 관심과 책임이 필요

## 2.5. 제4차 교통약자 이동편의 증진계획 기본방향

### 2.5.1. 비전 및 목표

- 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 위해 4개 추진전략, 9개 정책과제, 26개 세부과제 추진

그림 3.1. 제4차 교통약자 이동편의 증진계획 비전 및 목표

[출처 : 제4차 교통약자 이동편의 증진계획, 국토교통부, 2022]



## 2.6. 투자소요비용(안) 산출

- 4차 계획기간동안 투자소요비용은 총 12,284억 원으로 산출됨
  - 및 특별교통수단 등의 도입 확대 : 11,568억 원
  - 물리적 장애물 없는 환경조성 : 683억 원
  - 시스템적 장애물 없는 환경조성 : 21억 원
  - 심리적 장애물 없는 환경조성 : 12억 원

## 2.7. 추진전략별 세부사업

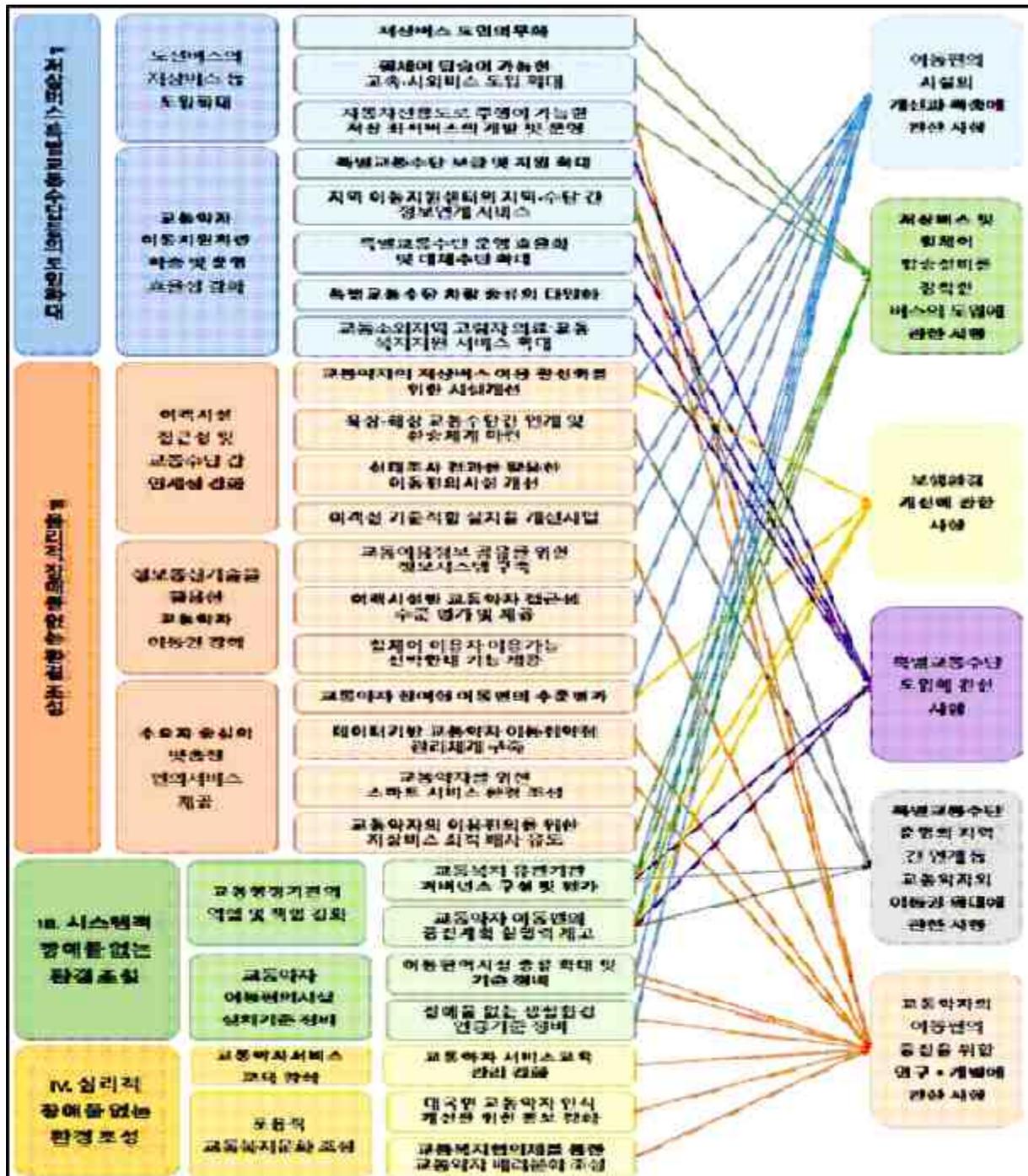
- 저상버스 및 특별교통수단 등의 도입 확대 전략의 세부사업은 다음과 같음
  - 저상버스 도입의무화, 휠체어 탑승이 가능한 고속·시외버스 도입 확대, 자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스 등의 개발 및 운영
  - 특별교통수단 보급 및 지원 확대, 지역 이동지원센터 지역·수단간 정보연계 서비스, 특별교통수단 운영 효율화 및 대체수단 확대, 특별교통수단 차량 종류의 다양화, 교통소외지역 고령자 의료·교통 복지지원 서비스 확대
- 물리적 장애물 없는 환경조성 전략의 세부사업은 다음과 같음
  - 교통약자의 저상버스 이용 활성화를 위한 시설 개선, 육상·해상 교통수단간 연계 및 환승체계 마련, 실태조사 결과를 활용한 이동편의시설 개선, 여객선 기준적합 설치율 개선사업
  - 교통이용정보 공유를 위한 정보시스템 구축, 여객시설별 교통약자 접근성 수준 평가 및 제공, 휠체어 이용자 이용가능 선박안내 기능 제공
  - 교통약자 참여형 이동편의 수준 평가, 데이터기반 교통약자 이동취약점 관리체계 구축, 교통약자를 위한 스마트 서비스 환경 조성, 교통약자의 이동편의를 위한 저상버스 최적 배차 유도
- 시스템적 장애물 없는 환경조성 전략의 세부사업은 다음과 같음
  - 교통복지 유관기관 거버넌스 구성 및 평가, 교통약자 이동편의 증진계획 실행력 제고, 이동편의 시설 종류 확대 및 기준 정비, 장애물 없는 생활환경 인증기준 정비

■ 장애물 없는 환경조성 전략의 세부사업은 다음과 같음

- 서비스교육 관리 강화, 대국민 교통약자 인식개선을 위한 홍보 강화, 교통복지협의체를 통한 교통약자 배려문화 조성

그림 3.2. 제4차 교통약자 이동편의 증진계획의 과제별 분류

[출처 : 제4차 교통약자 이동편의 증진계획, 국토교통부, 2022]



### 3. 제5차 장애인정책종합계획(2018~2022)

#### 3.1. 계획의 비전 및 목표

##### 3.1.1. 계획의 수립배경

그림 3.3. 제5차 장애인정책종합계획 비전

[출처] : 제5차 장애인정책종합계획, 관계부처합동, 2018]

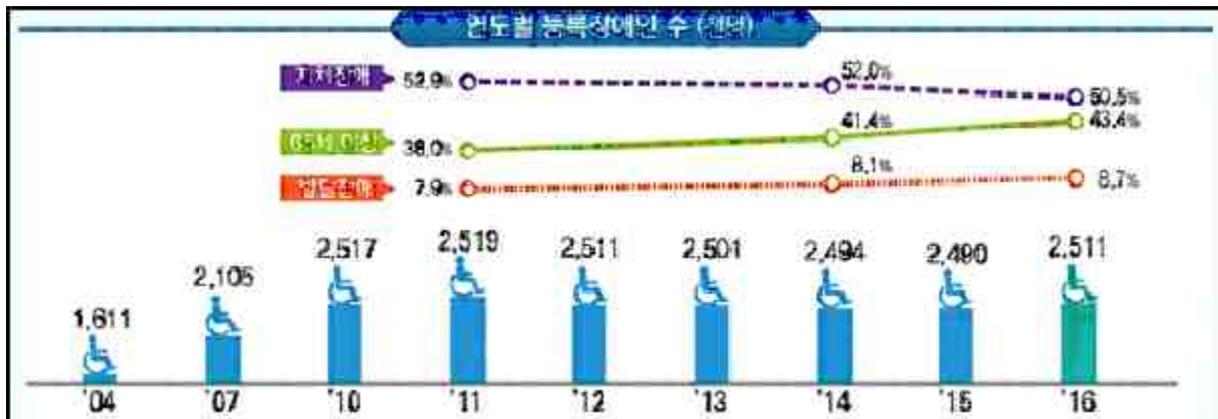


## 3.2. 이동·편의부문 장애인 정책 여건

- 규모는 유지되고 있으나 장애인구 구조 변화
  - 전체인구의 5%인 251만명 수준을 2010년부터 유지
  - 고령화로 장애노인이 증가하고 있으며, 사회적 돌봄이 더 필요한 발달장애인(2016년 22만명)이 매년 증가

그림 3.4. 연도별 등록장애인 수 현황

[출처] : 제5차 장애인정책종합계획, 관계부처합동, 2018]



- 장애인을 위한 이동·정당한 편의제공 미흡한 수준
  - 장애인 편의시설 설치율은 78.2%, 적정 설치율<sup>5)</sup>은 68.6%(2013년)
  - 휠체어 이용 장애인이 이용하는 저상버스 보급률은 19%(2016년), 지역간 이동 대중교통 수단은 철도뿐임

## 3.3. 장애인의 동등한 사회참여를 위한 기반 구축

### 3.3.1. 장애인 이동권 보장 강화

#### 가. 현황 및 문제점

- 장애인 등 교통약자를 위하여 특별교통수단·저상버스 등을 지속 보급 중이나 수요자 증가, 여건 변화 등 이동권 보장에 한계

5) 설치율은 편의시설 설치여부, 적정설치율은 필요한 편의시설을 모두 설치한 비율

- 확대 요구에 대응하여 기존 제도를 개선하고, 중형저상버스 · 휠체어탑승 시외버스 등 교통수단 개발 및 보급 필요

## 나. 추진 계획

### ■ 교통수단 확대 및 새로운 수단 개발

- 제도 개선
  - 장애등급제 폐지, 이용자 수요 및 여건 변화 등을 종합적으로 고려하여 특별교통수단 법정 보급기준 개선
  - 휠체어 비이용자의 이동편의 제공을 위한 일반(임차 · 바우처 방식) 택시 활용 및 제도화 방안 검토
  - 현재 지역별로 상이한 특별교통수단 운영방식(요금 · 대상 · 거리 등)에 대한 기준 제시를 위하여 표준 조례안 마련(2018년)
- 저상버스 보급 및 시외 이동권 확대
  - 2021년까지 전국 시내버스 저상버스 보급률 42%까지 확충
  - 좁은길, 굽은 도로가 많은 농어촌과 마을버스 구간 운행에 적합한 중형저상버스 모델 개발 및 보급(2019년)
  - 장거리 이동권 보장을 위하여 휠체어 장애인이 탑승 가능한 고속 · 시외버스 모델을 개발(2019년)하여 도입 · 운행 추진

### ■ 여객시설 · 보행환경의 이동편의 개선

- 2021년까지 여객시설의 이동편의시설 기준 적합 설치율(2016년말 기준 67.8%)을 80% 수준으로 향상(2016년말 기준 : 여객시설 67.8%, 보행환경 72.2%)
  - 설치율이 양호한 도시철도역사, 철도역사, 공항터미널은 90% 이상 수준으로 안정화 및 유지관리
  - 여객선 터미널, 버스정류장 등 개선이 시급한 여객시설에 대하여 적극적인 시설 개선 추진
- 2021년까지 보행환경의 이동편의시설 기준 적합 설치율(2016년말 기준 72.2%)을 80% 수준으로 향상
  - 장애인의 불만족 이동편의시설을 우선적으로 개선 추진
  - 관련 R&D 과제<sup>6)</sup>를 통해 개발된 신기술 등의 보급 적용 방안 검토

6) 『교통약자 보행지원 시스템 개발 R&D(‘14.6. ~ ‘18.4.)』 : 장애인 등의 버스승차 · 교차로 횡단 지원시스템 등



### 3.3.2. 편의증진 · 의사소통 지원 강화

#### 가. 현황 및 문제점

- 건축물 · 보도 · 교통수단 등의 설계단계부터 물리적 장애를 제거하는 무장애 환경 조성 정책 강화 필요
- 뇌병변장애인, 발달장애인 등의 원활한 의사소통을 위해 보완대체의사소통서비스 등에 대한 지원 필요
  - 뇌병변장애인의 70%가 언어중복장애 있으나, 보완대체 의사소통을 아는 비율은 14%에 불과

#### 나. 추진 계획

##### ■ 없는 생활환경(BF) 인증 활성화

- 일정규모 이상 민간 건축물의 BF인증 의무화 단계적 확대, 인증 유도를 위한 실효성 있는 인센티브<sup>7)</sup> 제공 방안 마련
  - 초고층 및 지하연계 복합건축물 신축 시 BF 인증 의무화 우선 추진(2019년)
  - 여객자동차터미널 대상 BF 인증 시범사업 확대
- 장애인 편의증진 강화를 위해 BF 인증심사 제도 개선
  - 장애인 등 편의법 시행규칙 개정<sup>8)</sup>에 따른 편의시설 설치기준 개선 내용을 인증심사기준에 반영하여 장애인의 편의증진 도모(2018년)
  - 소규모 건축물 등의 수수료 부담을 낮춰 BF인증 참여 활성화하기 위해 단일 금액인 인증수수료를 건축물 규모에 따라 차등 적용(2018년)

##### ■ 유니버설 디자인(Universal Design) 환경 조성

- 주택, 건축물, 보도 및 교통수단 등의 물리적 장애 제거와 상호 연계를 위한 유니버설 디자인 환경 조성 시범사업<sup>9)</sup> 추진(2020~2021년)

7) 장애인 화장실 면적의 건폐율 · 용적률 산정시 제외

8) 출입구(문) 폭 확대(0.8→0.9m), 장애인화장실 바닥면적 확대(1.4x1.8m→1.6x2.0m이상) 및 비상벨 설치, 음성 · 점멸형태 피난구유도등 설치 등

9) 시범사업 : 특정 지역(읍 · 면 · 동 이하 최소단위)을 선정, 건축물부터 보도 · 여객시설 · 교통수단 등이 종합적으로 연계되는 유니버설 디자인 환경 조성

- 건축물, 보도, 여객시설, 교통수단(저상버스 등)에 UD환경이 적용된 최적의 이동경로를 안내하는 규격화된 안내시스템 개발 · 보급
- 도시지역 거주 장애인 가구내 장애인 편의시설 설치 지원(매년 1천가구, 가구당 5백만원)을 통한 장애인 주거환경개선 추진(2019년부터)
- 장애인의 문화시설 이용 등을 위한 유니버설 디자인 매뉴얼 개발 · 보급
- 박물관·체육관 등 장애인의 관람동선을 중심으로 시설내에서 접근성을 개선하는 이동 동선 및 안내체계 개발
- 이동지원 확대
- 장애인 등의 이용이 많은 건축물(공공건물, 공중이용시설 등), 여객시설(역사, 터미널 등) 등에 전동보장구 충전기 설치 추진(2019년)
- 전동보장구 충전시설을 장애인 편의시설의 종류로 편입하여 대상 시설에 설치 의무화(「장애인등 편의법 시행령」 개정)

## 4. 제4차 대중교통 기본계획

### 4.1. 법적 근거 및 성격

- 『대중교통<sup>10)</sup>의 육성 및 이용촉진에 관한 법률』 제5조에 근거한 5년 단위의 법정계획

### 4.2. 제3차 기본계획 성과 평가

#### 4.2.1. 부문별 성과 평가

- ( ) 지속적인 대중교통 인프라 확충으로 대중교통 수송실적 목표는 달성되었으나 국민의 생활수준 향상으로 인한 승용차 이용수요의 급증으로 대중교통 수단분담률은 답보 상태
- ( ) 향후 인구 감소에 따른 대중교통 수송실적 감소가 예상됨에 따라 대중교통 경쟁력을 확보하기 위한 노력이 요구되며, 가속화될 고령화사회에 대비 필요
- (평가) 지속적인 대용량 버스 도입 및 광역급행버스 노선 확충으로 광역버스 입석률은 큰 폭으로 감소, 그러나 여전히 광역버스 입석 발생

10) 대중교통수단(노선버스, 도시철도, 고속/일반철도, 연안여객선) 및 대중교통시설(버스터미널, 정류소, 차고지, 철도 시설, 버스전용차로, 환승시설, 여객터미널 등)에 따른 교통체계



- ( ) 해결하기 위해 지속적인 대용량 버스 도입 및 광역버스 노선 확대, 차내혼잡 완화 노력 필요
- ( ) 고속버스 및 우등형 시외버스 도입대수 목표치 달성
  - (개선방향) 정체된 시외·고속버스 이용 수요 활성화를 위해 지속적 고급화, 고속화 전략 필요
- (평가) 전기/수소 버스, 하이브리드형 버스 등 기술의 발달로 다양한 친환경 차량이 개발·도입되면서 계획지표인 CNG 버스 차량 수는 줄어들었지만 친환경 차량은 꾸준히 증가
  - (개선방향) 탄소중립 선언으로 친환경 차량 도입 확대가 중요해진만큼 전기/수소버스 등 다양한 친환경 차량의 도입 확대 필요
    - 전기/수소버스를 포함한 친환경 버스 대수로 지표 변경 필요
- (평가) 대중교통 기종점 통행시간 및 대도시권 출퇴근시간은 조금씩 감소하고 있으나 목표치 미달성
  - (개선방향) 가속화될 개인화 사회에서의 대중교통 이용 증진을 위해서는 시간경쟁력 강화를 위한 대중교통의 고속화 전략 필요
    - 사후 모니터링이 가능한 대중교통 현황조사 결과를 활용한 지표 설정 필요
- (평가) 고속도로에서 환승가능한 노선은 134개로 목표 달성
- (평가) 통합 운행정보 DB의 부재로 인한 노선관리의 어려움으로 시외버스 통합 예·발매 노선비율의 목표치 미달성
  - (개선방향) 시외버스 인·면허 행정시스템의 적기 구축을 통해 시외버스 통합 예발매 노선 확대를 위한 통합 운행정보 DB 제공 기반 마련 필요
    - 사후 모니터링이 가능한 대중교통 현황조사 결과를 활용한 지표 설정 필요
- (평가) 노선버스 사망자수는 크게 감소하여 목표 달성. 다만, 운전직 종사자의 근로시간 단축에 따른 탄력근로제 도입 확대로 노선버스 종사자 1일 2교대제 비율은 다소 증가하였으나 목표치 미달성
  - (개선방향) 졸음운전으로 인한 버스 교통사고를 미연에 방지하기 위해 운전자의 근로환경을 개선 시킬 수 있는 근로제도(1일 2교대제) 확대 및 대안(준공영제, 공영제) 마련 필요

- ( ) 『교통안전법』 제55조의2에 따라 차로이탈경고장치의 설치가 의무화됨에 첨단안전장치 장착 비율의 목표치 달성
- (평가) 대중교통 취약 지역을 중심으로 수요응답형 교통수단을 운영함으로써 수요응답형 수단 도입지역 확대 및 심야 수요응답형 수단 도입대수 목표치 달성
- (평가) 경기/강원/전북 중심의 산업단지 계약운송 노선버스 운영으로 목표 달성, 정기이용권 버스 역시 인천/경기 중심 운영으로 목표 달성

#### 4.2.2. 제3차 기본계획의 성과 총평

- (높은 목표 달성률) 측정 가능한 계획지표 제시 및 계획기간 내 추진가능한 현실적인 과제들을 제시하여 전차 기본계획 대비 높은 목표 달성률을 지니며, 많은 추진과제들이 실행됨

#### 4.2.3. 제4차 기본계획 방향

- (대중교통 경쟁력 확보) 감염병 확산, 인구구조변화 등에 따른 대중교통 수요 감소가 예상됨에 따라 대중교통 경쟁력 확보를 위한 노력이 요구됨
- (광역교통문제 해소) 광역버스 · BRT 등 광역교통망 확충, 환승체계 효율화 등 대중교통 확대 및 이용편의 증진 필요
- (대중교통 안전성 향상) 52시간제를 바탕으로 1일 2교대제 확대 등 운수종사자 근로여건 개선, 운수종사자 고령화, 감염병 확산 등에 대비 필요
- (친환경 교통체계 구축) 탄소중립사회로의 전환을 위한 친환경 교통수단 및 인프라 지속 확대 필요

### 4.3. 계획의 비전 및 목표

- 제4차 대중교통 기본계획의 비전은 '포용적 모빌리티 서비스로의 전환', 목적은 '대중교통의 공공성 및 안전성 강화와 서비스 유연성 확대' 그리고 4대 정책목표와 15대 추진전략으로 설정됨



■ 4차 대중교통 기본계획의 비전 및 목표의 자세한 내용은 다음과 같음

표 3.1. 제4차 대중교통 기본계획의 비전 및 정책 목표

	포용적 모빌리티 서비스로의 전환
목적	대중교통의 공공성 및 안전성 강화와 서비스 유연성 확대
4대 정책목표 및 15대 추진전략	<p>① <b>국민의 이동권 보장</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 여객운송사업의 공공성 강화</li> <li>▪ 촘촘한 대중교통망 구축</li> <li>▪ 서비스 유연성 강화</li> <li>▪ 교통약자 이동권 보장</li> </ul> <p>② <b>대중교통 안전성 향상</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 운수종사자 처우개선</li> <li>▪ 대중교통 안전성 강화</li> <li>▪ 감염병 대응</li> <li>▪ 안전관리제도 강화</li> </ul> <p>③ <b>대중교통 경쟁력 강화</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 통행시간/속도 경쟁력 강화</li> <li>▪ 요금 경쟁력 강화</li> <li>▪ 이용자 편의성 향상</li> <li>▪ 여객운송산업 지원</li> </ul> <p>④ <b>탄소중립 실현 등 대중교통 혁신</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 친환경 교통수단 도입 확대 및 인프라구축</li> <li>▪ 신기술을 활용한 교통서비스 혁신</li> <li>▪ 대중교통 시스템 고도화</li> </ul>

## 5. 안전속도 5030

### 5.1. 안전속도 5030의 개요

- 5030은 차량으로 인한 교통사고 가능성과 심각도를 줄이고 보행자, 자전거 등 교통약자를 보호하기 위해 도시부 도로의 제한속도 기준을 특별히 관리하는 것을 말함
- 안전속도 5030으로 관리되는 도로는 변경된 제한속도에 맞게 도로 횡단면 설계를 변경하고 차량의 속도를 제어하는 시설이나 보행자 횡단을 지원하는 시설을 보강할 필요가 있으며, 운전자가 변경된 제한속도를 따라야 한다는 점을 강조하기 위해 안전속도 5030이 적용되는 속도관리구역 진출입부에 별도의 표지 또는 노면표시를 설치함

그림 3.5. 안전속도 5030

[출처 : 국토교통부 블로그]



## 5.2. 안전속도 5030의 필요성

- 교통사고 사망자의 약 70%는 지자체가 관리하는 도시부 도로에서 발생하고 있음
  - 도로란 시가화 지역의 도로로, 도로 주변에 건물이 자리하고 있고 교차로도 자주 나타나며 횡단보도도 많은 도로를 의미함
- 때문에 보행자도 많고 차량 이외의 이륜차, 자전거 이용자도 많기에 도시부 도로는 고속도로, 국도, 지방도처럼 차량 중심으로 설계하고 운영하기보다 다양한 도로 이용자 배려 필요

### 5.2.1. 안전속도 5030의 필요성

- 시속 60km 주행 중 차량과 보행자가 충돌할 경우 보행자 10명 중 9명이 사망하지만 이를 시속 50km로 낮추면 보행자 10명 중 5명만 사망하며, 시속 30km인 경우는 보행자 10명 중 1명이 사망한다는 연구결과가 존재함

그림 3.6. 차량속도와 교통사고 심각도

[출처 : 안전속도 5030 매뉴얼]



## 5.3. 안전속도 5030 향후계획

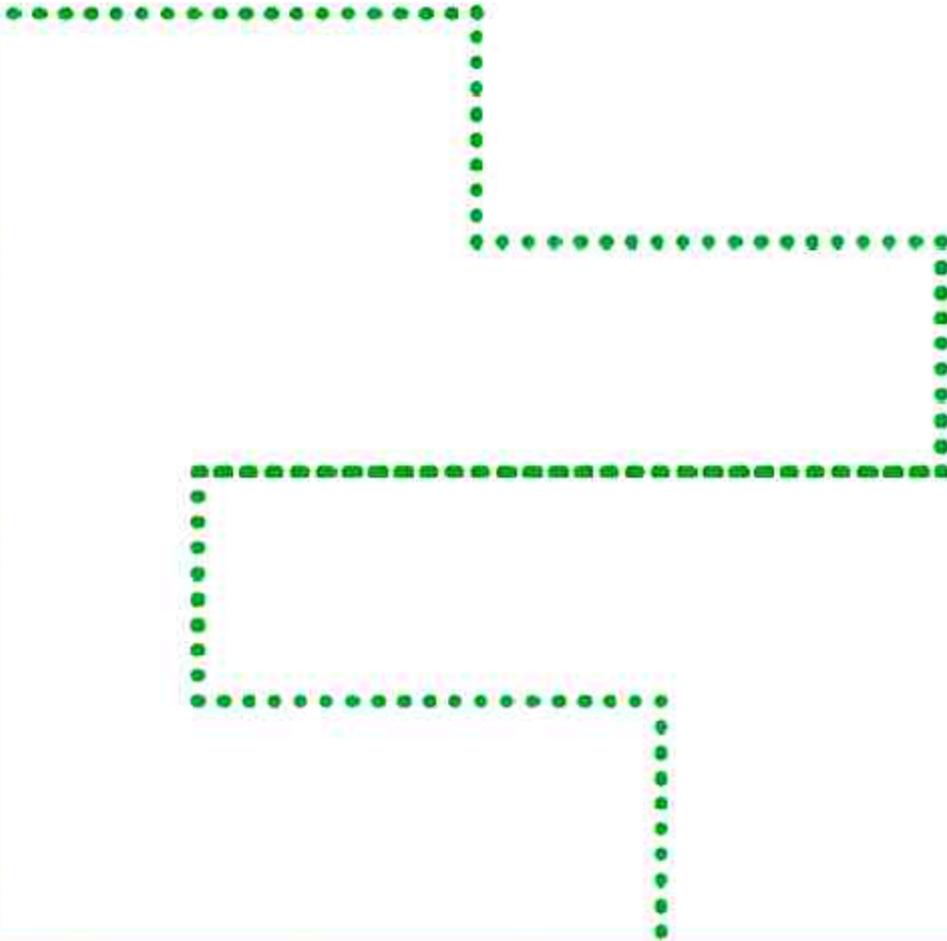
- 국토교통부, 경찰청 등 민관학 11개 기관으로 구성된 범정부 정책 추진체인 '안전속도 5030 협의회'를 통해 '2022년까지 전국 시행을 추진하고 있음'
  - 도입기(2016~2018), 정착기(2019~2021), 성숙기(2022)



# 제 4 장

## 교통약자 이동편의시설 현황

### 1. 교통약자 이동편의 실태조사





# I 교통약자 이동편의 실태조사

## 1. 교통약자 이동편의시설 기준적합 설치현황

### 1.1. 기준적합 설치현황(2020년)

- 2020 (9개 도 지역) 교통약자 이동편의시설의 기준적합 설치율은 72.1%이며, 교통수단은 76.5%, 여객시설은 74.0%, 보행환경은 65.9%로 나타났음

표 4.1. 교통약자 이동편의시설 기준적합 설치현황

		기준적합	기준미적합	미설치
<b>전체 평균</b>		<b>72.1</b>	<b>8.6</b>	<b>19.2</b>
교통수단	버스차량	88.4	6.3	5.3
	도시철도 및 광역철도차량	86.6	0.0	13.4
	철도차량	98.6	0.0	1.4
	항공기	73.7	1.4	25.0
	여객선	35.4	11.8	52.8
	교통수단 평균	76.5	3.9	19.6
	보행환경	65.9	14.9	19.2
여객시설	여객자동차터미널	67.1	9.9	23.1
	도시철도 및 광역철도역사	87.4	3.2	9.4
	철도역사	85.2	3.6	11.2
	공항여객터미널	88.3	0.8	10.9
	여객선터미널	81.2	3.7	15.1
	버스정류장	34.6	22.3	43.1
	여객시설 평균	74.0	7.2	18.8

[ : 국토교통부(2021), 2020년 교통약자 이동편의 실태조사 연구]

## 1.2. 기준적합 설치율 비교(2018년~2020년)

- 2018년 이동편의시설 기준적합 설치율과 금번 2020년 이동편의 기준적합 설치율을 비교 · 검토함
- 2020년도(9개 도 지역) 교통약자 이동편의시설의 기준적합 설치율은 72.1%로, 2018년(70.0%) 대비 2.1%p 증가한 것으로 나타남
  - 전체 평균 : 73.8%(2018년) → 76.5%(2020년) ▲2.7%p증가
  - 여객시설 : 72.0%(2018년) → 74.0%(2020년) ▲2.0%p증가
  - 보행환경 : 64.2%(2018년) → 65.9%(2020년) ▲1.7%p증가

표 4.2. 교통약자 이동편의시설 연도별 기준적합 설치율 비교

		2018년	2020년	증감
<b>전체 평균</b>		<b>70.0</b>	<b>72.1</b>	<b>2.1</b>
교통수단	버스차량	86.7	88.4	1.7
	도시철도 및 광역철도차량	79.6	86.6	7
	철도차량	98.6	98.6	-
	항공기	69.7	73.7	4
	여객선	34.3	35.4	1.1
	교통수단 평균	73.8	76.5	2.7
여객시설	여객자동차터미널	63.3	67.1	3.8
	도시철도 및 광역철도역사	85.8	87.4	1.6
	철도역사	84.1	85.2	1.1
	공항여객터미널	84.3	88.3	4
	여객선터미널	81.8	81.2	-0.6
	버스정류장	32.8	34.6	1.8
	여객시설 평균	72.0	74.0	2
보행환경		64.2	65.9	1.7

[출처] : 국토교통부(2021), 2020년 교통약자 이동편의 실태조사 연구]

## 2. 버스차량 연도별 기준적합 설치율 비교

- 2018년 대비 2020년 기준적합 설치율은 1.7%p로 증가하였으며, 강원 및 전남(▲7.3%p), 충북(▲6.0%p), 전북(▲5.8%p) 등 경북(▽0.5%p)을 제외한 모든 지역의 기준적합 설치율이 증가하였음



- 경우, 2018년 대비 2020년 기준적합 설치율이  $\nabla 0.5\%p$ 로 감소하였으나, 이는 시내버스보다 기준적합 설치율이 저조한 마을버스가 금번 2020년 조사에서 경기 ( $\blacktriangle 0.4\%p$ ) 및 경북( $\nabla 0.5\%p$ )지역이 추가된 영향으로 판단되며 경기지역의 기준적합 설치율 또한 변동이 미미하게 나타났음

표 4.3. 버스차량의 지역 및 연도별 기준적합 설치율 비교

[단위 : %]

	2018년	2020년	증감
<b>버스차량 평균</b>	<b>86.7</b>	<b>88.4</b>	<b>1.7</b>
경기	93.5	93.9	0.4
강원	76.4	83.7	7.3
충북	71.9	77.9	6.0
충남	79.8	81.4	1.6
전북	76.7	82.5	5.8
전남	80.2	87.5	7.3
경북	77.0	76.5	-0.5
경남	77.9	80.4	2.5
제주	87.2	88.3	1.1

[ : 국토교통부(2021), 2020년 교통약자 이동편의 실태조사 연구]

### 3. 여객자동차터미널 연도별 기준적합 설치율 비교

- 2020년 9개 도 지역의 여객자동차터미널 기준적합 설치율은 67.1%로 2018년(63.6%) 대비 3.8%p 증가하였으며, 이는 점진적인 시설개선이 이루어진 영향으로 기준적합 설치율이 증가한 것으로 판단됨
- 모든 지역에서 2018년 대비 기준적합 설치율이 증가하였으며, 전북 지역에서 기준 적합 설치율이 6.5%로 가장 많이 증가한 수치를 나타냈음

표 4.4. 여객자동차터미널의 지역 및 연도별 기준적합 설치율 비교

[단위 : %]

구분	2018년	2020년	증감
<b>여객자동차터미널 평균</b>	<b>63.3</b>	<b>67.1</b>	<b>3.8</b>
경기	70.5	73.1	2.6
강원	61.5	65.8	4.3
충북	60.2	66.0	5.8
충남	61.1	66.2	5.1
전북	55.2	61.7	6.5
전남	47.2	50.9	3.7
경북	60.5	64.6	4.1
경남	62.5	66.4	3.9
제주	60.5	-	-

[자료 : 국토교통부(2021), 2020년 교통약자 이동편의 실태조사 연구]

## 4. 도시철도 및 광역철도 역사 연도별 기준적합 설치율 비교

- 2020 9개 도 지역의 도시철도 및 광역철도 역사 기준적합 설치율은 87.4%로 2018년(85.8%) 대비 1.6%p 증가하였으며, 이는 점진적인 시설개선이 이루어진 영향으로 기준적합 설치율이 증가한 것으로 판단됨
- 2018년 대비 2020년 기준적합 설치율이 감소한 경남(▽4.7%p)의 경우, 부산교통공사와 부산김해경전철(주)의 기준적합 설치율의 감소로 인하여 경남 지역의 기준적합 설치율이 감소한 것으로 판단됨

표 4.5. 도시철도 및 광역철도 역사의 지역 및 연도별 기준적합 설치율 비교

[단위 : %]

	2018년	2020년	증감
도시철도 및 광역철도 역사 평균	85.8	87.4	1.6
경기	85.3	87.4	2.1
강원	85.5	85.7	0.2
충남	86.2	86.8	0.6
경북	88.8	93.6	4.8
경남	88.6	83.9	-4.7

[출처 : 국토교통부(2021), 2020년 교통약자 이동편의 실태조사 연구]

## 5. 철도역사 연도별 기준적합 설치율 비교

- 2020년 9개 도 지역의 철도역사 기준적합 설치율은 85.2%로 2018년(84.1%) 대비 1.1%p 증가하였으며, 이는 점진적인 시설개선이 이루어진 영향으로 기준적합 설치율이 증가한 것으로 판단됨
- 2018년 대비 2020년 기준적합 설치율이 감소한 충남(▽0.4%p)의 경우, 장애인전용주차, 에스컬레이터, 계단, 소변기 항목의 노후화로 인하여 기준적합 설치율의 감소 수치를 나타냈음



표 4.6. 철도역사 지역 및 연도별 기준적합 설치율 비교

[단위 : %]

	2018년	2020년	증감
<b>철도역사 평균</b>	<b>84.1</b>	<b>85.2</b>	<b>1.1</b>
경기	89.6	90.1	0.5
강원	79.8	84.1	4.3
충북	82.3	84.9	2.6
충남	88.0	87.6	-0.4
전북	81.3	86.1	4.8
전남	80.9	81.4	0.5
경북	82.4	83.2	0.8
경남	81.2	83.0	1.8

[ : 국토교통부(2021), 2020년 교통약자 이동편의 실태조사 연구]

## 6. 버스정류장 연도별 기준적합 설치율 비교

- 2020 9개 도 지역의 여객시설 주변 버스정류장의 기준적합 설치율은 34.6%로 2018년 (32.8%) 대비 1.8%p 증가하였으며, 이는 점진적인 시설개선이 이루어진 영향으로 기준 적합 설치율이 증가한 것으로 판단됨
- 강원(▲3.1%p)의 경우, 2018년 대비 2020년 기준적합 설치율이 가장 높게 증가한 것으로 나타났으며 전북(▲0.7%p)은 2018년 대비 2020년 기준적합 설치율이 가장 낮게 증가한 것으로 나타났음

표 4.7. 버스정류장의 지역 및 연도별 기준적합 설치율 비교

[단위 : %]

구분	2018년	2020년	증감
<b>버스정류장 평균</b>	<b>32.8</b>	<b>34.6</b>	<b>1.8</b>
경기	35.9	37.3	1.4
강원	35.3	38.4	3.1
충북	28.0	30.9	2.9
충남	31.1	33.2	2.1
전북	30.2	30.9	0.7
전남	26.5	28.9	2.4
경북	40.9	42.9	2.0
경남	25.9	27.7	1.8
제주	41.9	44.3	2.4

[자료 : 국토교통부(2021), 2020년 교통약자 이동편의 실태조사 연구]

## 7. 보행환경 연도별 기준적합 설치율 비교

- 2020 9개 도 지역의 여객시설 주변 보행환경의 기준적합 설치율은 65.9%로 2018년 (64.2%) 대비 1.7%p 증가하였으며, 이는 점진적인 시설개선이 이루어진 영향으로 기준적합 설치율이 증가한 것으로 판단됨
- 모든 지역에서 여객시설 주변 보행환경의 기준적합 설치율이 2018년 대비 증가하였으며, 제주(▲22.4%p)의 기준적합 설치율이 2018년 대비 2020년도에 크게 증가한 것으로 나타났다

표 4.8. 보행환경 지역 및 연도별 기준적합 설치율 비교

[단위 : %]

	2018년	2020년	증감
<b>보행환경 평균</b>	<b>64.2</b>	<b>65.9</b>	<b>1.7</b>
경기	74.0	75.6	1.6
강원	60.2	62.1	1.9
충북	68.4	71.3	2.9
충남	61.0	62.1	1.1
전북	59.8	59.8	-
전남	59.7	61.7	2.0
경북	67.5	69.9	2.4
경남	56.5	58.3	1.8
제주	69.3	91.7	22.4

[ : 국토교통부(2021), 2020년 교통약자 이동편의 실태조사 연구]

# 제 5 장

## 만족도 조사 결과

I. 이용자 만족도 조사 개요

II. 교통약자의 이동실태

III. 종합 만족도

IV. 보행환경 교통수단의 만족도 조사 결과

V. 여객시설 및 교통수단의 만족도 조사 결과

VI. 이용자 만족도 조사 결과에 대한 소결





## I

## 이용자 만족도 조사 개요

## 1. 조사 목적 및 범위

- 이용자 만족도 조사는 2021년 국토교통부에서 고시한 「2020년 교통약자 이동편의 실태조사 연구」 결과를 인용함
- 조사범위
  - 범위 : 2020년
  - 공간적 범위 : 도 단위(9개 도)
  - 내용적 범위 : 이동실태, 보행환경/교통수단/여객시설 만족도, 종합의견

표 5.1. 조사범위

	내용
시간적 범위	■ 2020년
공간적 범위	■ 도 단위(9개 도)
내용적 범위	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 이동실태               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 지역 내/지역 간 이동실태 (외출빈도, 주 이용 교통수단, 외출 시간대, 외출 시 소요 시간)</li> </ul> </li> <li>■ 보행환경 만족도               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 보도, 지하도 및 육교, 횡단보도의 이용 만족도 및 불만족 사유</li> </ul> </li> <li>■ 교통수단 만족도               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 시내버스, 도시철도 및 광역전철차량, 철도차량, 고속/시외버스, 항공기, 여객선, 특별교통수단, 특별교통 대체 수단의 이용 만족도 및 불만족 사유</li> <li>여객시설 만족도</li> <li>- 버스정류장, 도시철도 및 광역전철역사, 철도역사, 고속/시외버스 터미널, 공항여객터미널, 여객선터미널의 이용 만족도 및 불만족 사유</li> </ul> </li> <li>■ 종합의견               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 개선이 가장 시급한 이동편의 시설</li> <li>- 개선이 가장 시급한 보행환경, 교통수단, 여객시설</li> <li>- 정부의 이동편의 정책 중 우선적으로 추진되어야 할 사항</li> </ul> </li> </ul>

[ : 국토교통부(2021), 2020년 교통약자 이동편의 실태조사 연구]

## 2. 조사 대상

- 시점에서 이전 1주일 동안 버스, 지하철, 철도, 특별교통수단 및 특별교통수단 대체 수단 이용 횟수의 총 합이 5회 이상인 교통약자와 비교통약자를 대상으로 함
- 교통약자 이동편의시설은 교통약자뿐만 아니라 모든 이용자에게 편리한 시설이 되어야 하므로 교통약자와 비교통약자 모두를 조사대상에 포함하였음
  - 지체장애인, 시각장애인, 청각장애인, 임산부, 고령자로 구분됨

## 3. 조사 설계

### 3.1. 표본 배분

- 목표 표본 수 : 1,500명
- 교통약자와 비교통약자를 7:3의 비율로 할당(교통약자 1,050명, 비교통약자 450명)
- 교통약자
  - 장애인, 고령자, 임산부를 2:2:1의 비율로 할당(장애인 420명, 고령자 420명, 임산부 210명)
  - 지역별, 교통약자 유형별 인구구성비를 활용하여 제곱근비례배분
- 비교통약자
  - 지역별, 성별, 연령별 인구구성비를 활용하여 제곱근비례배분

### 3.2. 응답자 현황

표 5.2. 응답자 현황

[단위 : %]

		사례수	남자	여자
전체		1,500	43.9	56.1
교통약자		1,050	40.0	60.0
비교통약자		450	53.1	46.9
교통약자	장애인	420	51.7	48.3
	지체	211	55.0	45.0
	시각	92	51.1	48.9
	청각	117	46.2	53.8
	임산부	210	0.0	100.0
	고령자	420	48.3	51.7

## II

## 교통약자의 이동실태

## 1. 지역 내 이동 실태

## 1.1. 지역 내 외출빈도

- '지역 내 외출빈도'를 살펴보면 교통약자의 경우 '3~4회'가 37.7%로 가장 많았고, 비교통약자의 경우 '5~6회'의 응답 비중이 44.7%로 가장 많은 것으로 나타남

그림 5.1. 지역 내 - 외출빈도

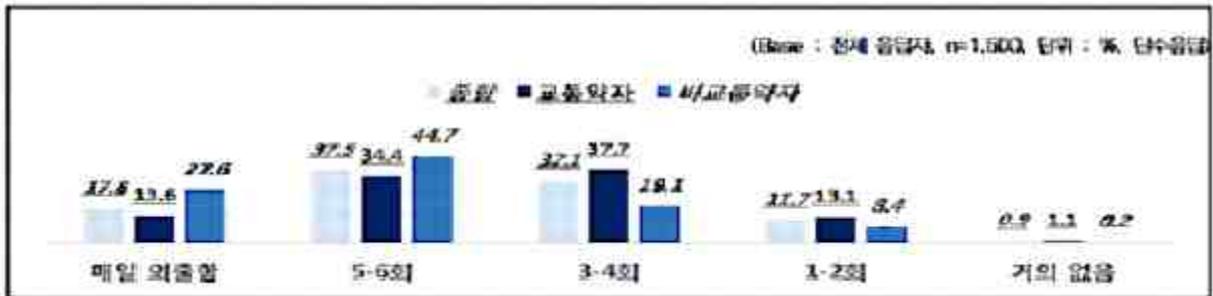


그림 5.2. 지역 내 - 외출빈도(인포그래픽)



## 1.2. 지역 내 외출 시 주 이용 교통수단

- ‘지역 내 외출 시 주 이용 교통수단’으로 교통약자와 비교통약자 모두 ‘버스’를 이용하는 경우가 각각 55.1%, 68.4%가 가장 많았음

그림 5.3. 지역 내 주 이용 교통수단



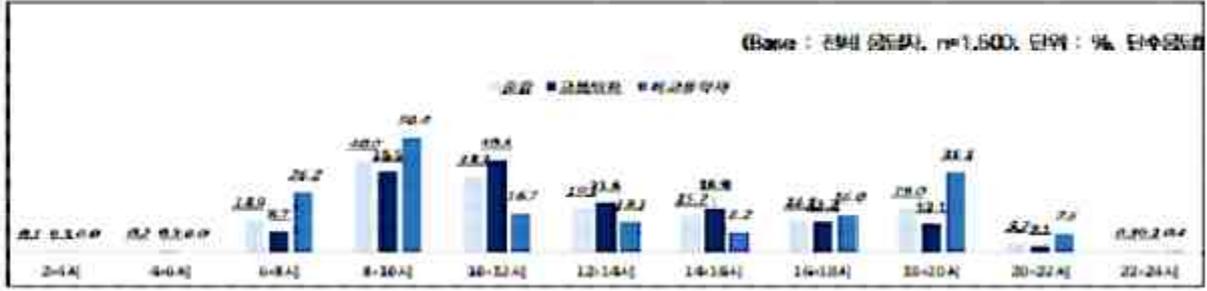
그림 5.4. 지역 내 주 이용 교통수단(인포그래픽)



## 1.3. 지역 내 주 외출 시간대

- ‘지역 내 주 외출 시간대’를 살펴보면, 교통약자는 ‘10-12시’와 ‘8-10시’에 외출하는 경우가 가장 많았으며, 비교통약자는 ‘8-10시’와 ‘18-20시’에 외출하는 경우가 가장 많았음

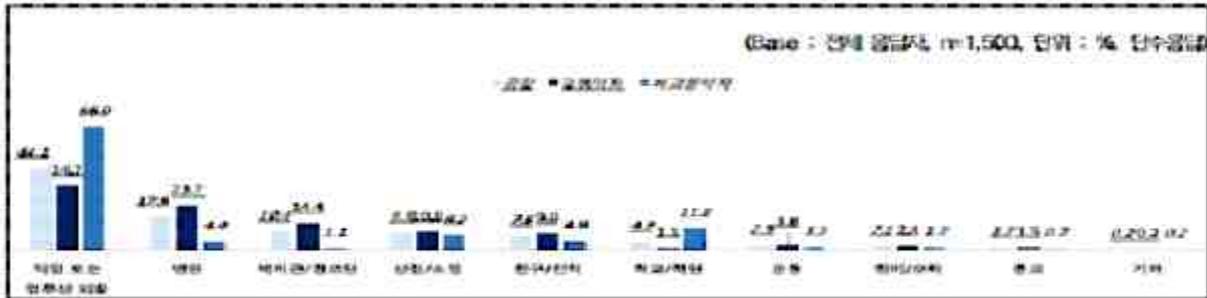
그림 5.5. 주 외출 시간대



## 1.4. 지역 내 주 외출 목적

- '지역 내 주 외출 목적'을 살펴보면 교통약자와 비교통약자 모두 '직업 또는 업무상 외출'로 외출하는 경우(각각 34.7%, 66.0%)가 가장 많았음

그림 5.6. 주 외출 목적



## 1.5. 지역 내 외출 시 주 목적지까지 평균 도보이동 시간

- '지역 내 외출 시 주 목적지까지 평균 도보이동 시간'을 살펴보면 교통약자와 비교통약자 모두 '10분 이내' 이동하는 경우(각각 62.6%, 74.7%)가 가장 많은 것으로 나타남

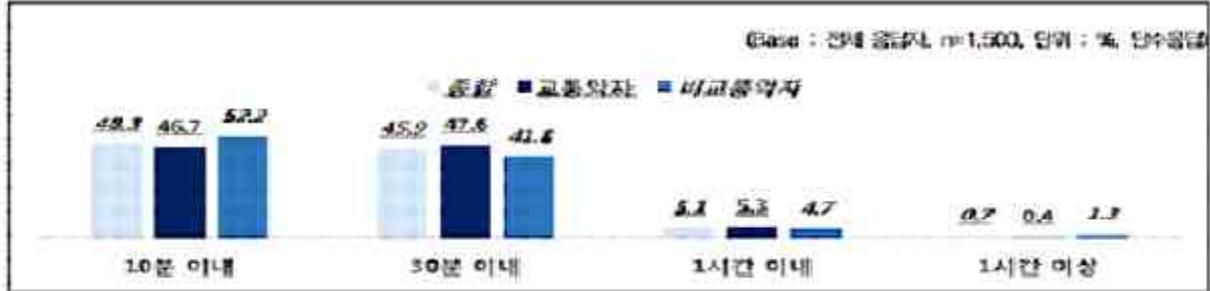
그림 5.7. 주 목적지까지 평균 도보이동 시간



## 1.6. 지역 내 외출 시 주 목적지까지 교통수단 평균 대기시간

- 내 외출 시 주 목적지까지 교통수단 평균 대기시간을 살펴보면 교통약자의 경우 '30분 이내'가 47.6%로 가장 많았고, 비교통약자의 경우 '10분 이내'의 응답 비중이 52.2%로 가장 많은 것으로 나타남

그림 5.8. 주 목적지까지 교통수단 평균 대기시간



## 1.7. 지역 내 외출 시 주 목적지까지 교통수단 이용 평균시간

- '지역 내 외출 시 주 목적지까지 교통수단 이용 평균시간'은 교통약자와 비교통약자 모두 '1시간 이내'의 시간이 걸린다는 경우(각각 49.6%, 53.1%)가 가장 많았음

그림 5.9. 주 목적지까지 교통수단 이용 평균 시간



## 2. 지역 간 이동실태

### 2.1. 지역 간 외출빈도

- '지역 간 외출빈도'를 살펴보면 교통약자와 비교통약자 모두 '5회 미만' 외출한 경우가 각각 75.0%, 66.7%로 가장 많은 것으로 나타남

그림 5.10. 지역 간 외출빈도



그림 5.11. 지역 간 외출빈도(인포그래픽)

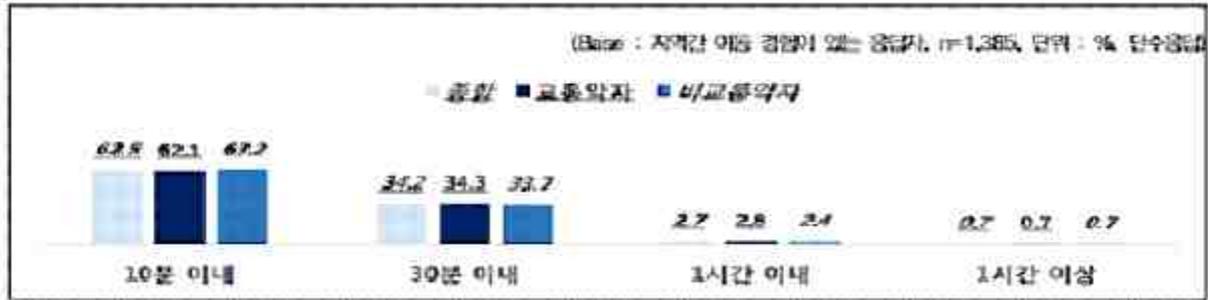


### 2.2. 지역 간 이동 시 이용 교통수단

- '지역 간 이동 시 주 이용 교통수단'으로 교통약자와 비교통약자 모두 '승용차'를 이용하는 경우(각각 61.5%, 51.7%)가 가장 많았음



그림 5.14. 지역 간 이동 시 주 목적지까지 평균 도보이용 시간



## 2.4. 지역 간 이동 시 주 목적지까지 평균 교통수단 평균 대기시간

- '지역 간 이동 시 주 목적지까지 교통수단 평균 대기시간'을 살펴보면 교통약자와 비교통약자 모두 '30분 이내' 대기한다는 경우(각각 47.0%, 47.4%)가 가장 많았음

그림 5.15. 지역 간 이동 시 주 목적지까지 평균 교통수단 평균 대기시간



## 2.5. 지역 간 이동 시 주 목적지까지 교통수단 이용 평균 시간

- '지역 간 이동 시 주 목적지까지 교통수단 이용 평균 시간'을 살펴보면, 교통약자의 경우 '1~2시간 미만' 이용한다는 경우(45.1%)가 가장 많았지만, 비교통약자는 '2~3시간 미만' 이용한다는 경우(44.1%)가 가장 많은 것으로 나타남

그림 5.16. 지역 간 이동 시 주 목적지까지 교통수단 이용 평균 시간



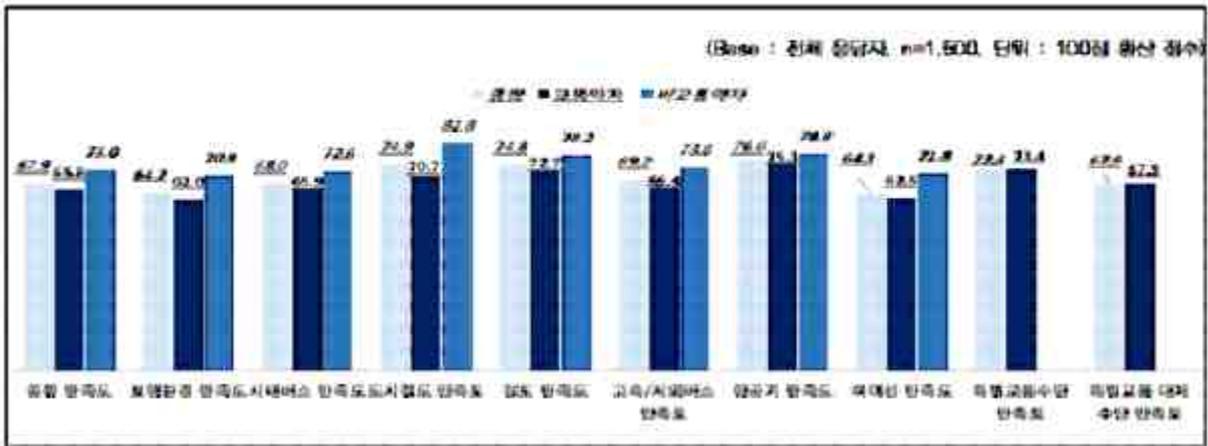
# III 종합 만족도

## 1. 종합 만족도

### 1.1. 요소별 종합 만족도

- 만족도는 전체 67.9점으로 조사되었으며 교통약자 65.8점, 비교통약자 73.0점으로, 비교통약자에 비해 교통약자의 만족도 점수가 더 낮은 것으로 조사되었음
- 교통약자는 항공기의 만족도가 75.3점으로 가장 높았으며, 다음으로 철도(72.7점), 도시철도(70.7점), 고속/시외버스(66.4점), 시내버스(65.9점), 여객선(62.5점), 보행환경(62.0점)의 순으로 나타남
- 비교통약자는 도시철도의 만족도가 82.8점으로 가장 높았으며, 다음으로 항공기(78.8점), 철도(78.2점), 고속/시외버스(73.8점), 시내버스(72.6점), 여객선(71.6점), 보행환경(70.9점)의 순으로 나타남
- 교통약자가 이용하는 특별교통수단과 특별교통 대체 수단의 만족도는 각각 73.4점, 67.3점으로 교통약자의 종합 만족도 대비 상대적으로 높은 것으로 나타남

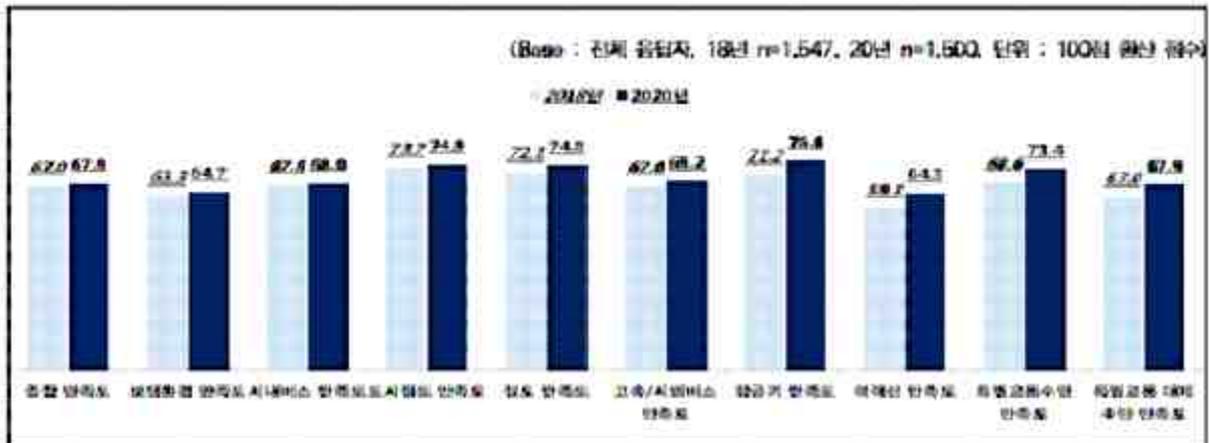
그림 5.17. 종합 만족도



## 1.2. 종합 만족도(2018년, 2020년 비교)

- 2020 종합 만족도는 전체 67.9점으로 조사되었으며, 2018년 종합 만족도(67.0점)에 비해 약 0.9점 정도 높은 것으로 조사되었음
- 2018년 종합만족도를 살펴보면, 도시철도가 73.7점으로 가장 높았으며, 철도(72.1점), 항공기(71.2점), 시내버스(67.5점), 고속/시외버스(67.0점), 보행환경(63.3점), 여객선(59.1점) 순으로 나타남
- 2020년 종합만족도를 살펴보면, 항공기가 76.6점으로 가장 높았으며, 도시철도(74.9점), 철도(74.8점), 고속/시외버스(69.2점), 시내버스(68.0점), 보행환경(64.7점), 여객선(64.3점) 순으로 나타남
- 2018년 대비 2020년 종합 만족도를 보면 전체적으로 상승한 것으로 나타남
- 교통약자가 이용하는 특별교통수단과 특별교통 대체 수단 만족도를 살펴보면, 2018년 대비 68.6점에서 73.4점으로, 63.0점에서 67.9점으로 소폭 상승한 것을 볼 수 있음

그림 5.18. 2018년, 2020년 종합만족도 비교



## 1.3. 지역별 종합만족도

- 지역별로 종합만족도를 살펴보면, 경남이 72.6점으로 가장 만족도가 높았으며, 다음으로 경북이 71.6점, 경기도가 71.3점 순이었음

표 5.3. 지역별 종합만족도

	종합		교통약자		비교통약자	
	점수	순위	점수	순위	점수	순위
경기	71.3	3	67.9	3	78.1	3
강원	49.6	9	49.1	9	50.9	9
충북	69.0	5	67.8	4	71.5	5
충남	65.4	7	63.3	8	70.8	6
전북	67.8	6	66.7	6	70.4	7
전남	70.3	4	66.0	7	81.1	1
경북	71.6	2	70.0	1	75.9	4
경남	72.6	1	69.9	2	78.8	2
제주	65.4	8	66.8	5	62.2	8

## 1.4. 교통약자 이동편의시설 기준적합 설치율과 비교

- 이동편의시설 기준적합 설치율과 비교하면, '보행환경'의 경우 기준적합 설치율(65.9%) 경우 '보통' 수준의 성과를 보였고, 이용자 만족도(64.7점) 역시 '보통~약간 좋음' 수준의 평가를 받은 것으로 조사되었음
- '교통수단'의 기준적합 설치율 대비 이용자 만족도가 높은 항목으로는 '고속/시외버스', '항공기', '여객선'으로 나타났고, '여객시설' 중에서는 '고속/시외버스 터미널', '버스정류장'이 해당됨

표 5.4. 교통약자 이동편의시설 기준적합 설치율과 비교

구분		이용자만족도 (100점 만점)	이동편의시설 기준적합 설치율 (%)
교통수단	고속/시외버스	71.2	59.4
	시내버스	68.6	91.7
	도시철도	74.4	86.6
	철도차량	77.0	98.6
	항공기	78.6	73.7
	여객선	66.4	35.4
	교통수단 평균	70.3	76.5
여객시설	고속/시외버스 터미널	70.9	67.1
	버스정류장	72.1	34.6
	도시철도역사	77.9	87.4
	철도역사	76.3	85.2
	공항여객터미널	78.9	88.3
	여객선터미널	65.3	81.2
	여객시설 평균	72.2	74.0
보행환경		64.7	65.9
종합만족도		67.9	72.1

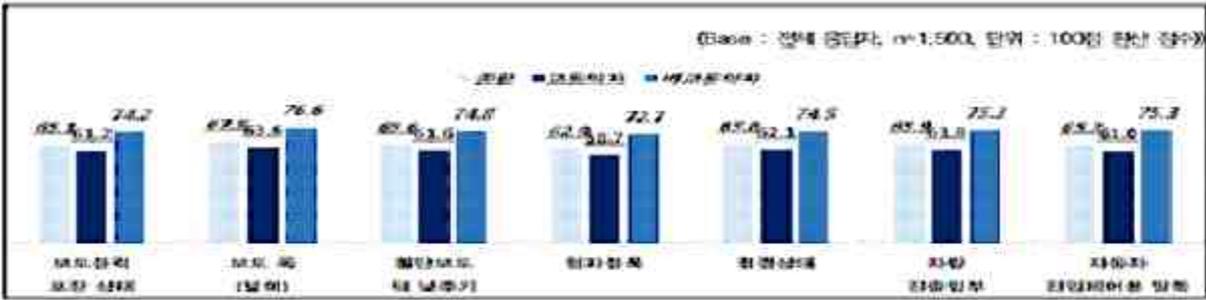
# IV 보행환경 교통수단의 만족도 조사 결과

## 1. 보도 만족도

### 1.1. 보도의 요소별 만족도

- 대한 요소별 만족도는 교통약자는 '보도 폭(넓이)'에 대한 만족도 점수가 63.6점으로 가장 높았으며, 비교통약자는 '청결상태'에 대한 만족도 점수가 74.5점으로 가장 높았음

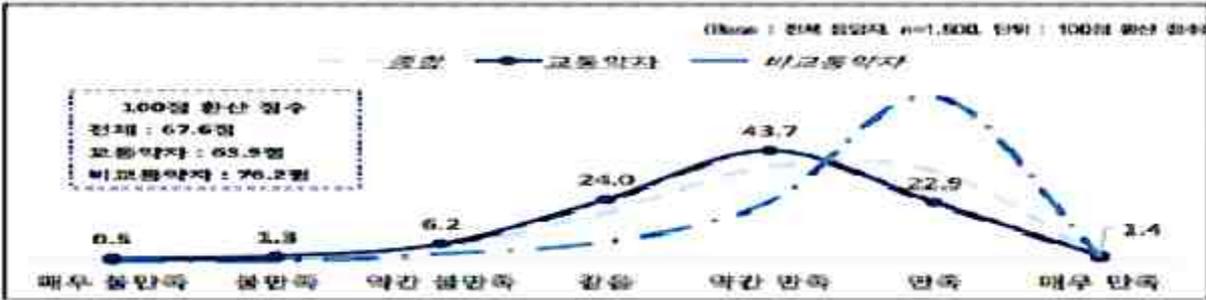
그림 5.19. 보도 요소별 만족도



### 1.2. 보도의 전반적 만족도

- '보도'의 전반적 만족도는, 교통약자가 63.9점, 비교통약자는 76.2점으로 조사되어 교통약자의 만족도가 약 12.3점 정도 낮은 것으로 조사되었음

그림 5.20. 보도 전반적 만족도

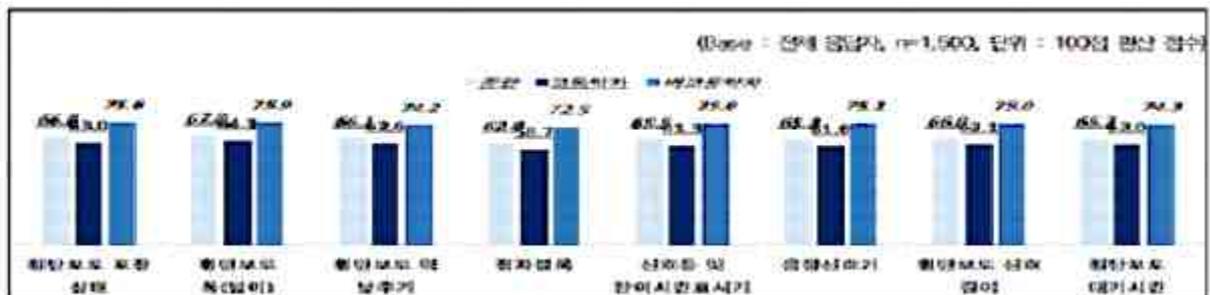


## 2. 횡단보도 만족도

### 2.1. 횡단보도의 요소별 만족도

- 대한 요소별 만족도를 살펴보면, 교통약자와 비교통약자 모두는 '횡단보도 폭'에 대한 만족도 점수가 각각 64.3점, 75.9점으로 가장 높게 나타남

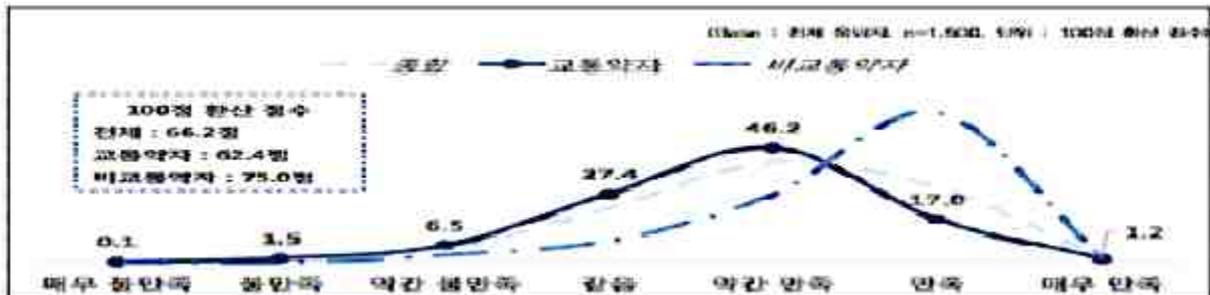
그림 5.21. 횡단보도 요소별 만족도



### 2.2. 횡단보도의 전반적 만족도

- '횡단보도'의 전반적 만족도는, 교통약자가 62.4점, 비교통약자는 75.0점으로 조사되어 교통약자의 만족도가 약 12.6점 정도 낮은 것으로 조사되었음

그림 5.22. 횡단보도 전반적 만족도

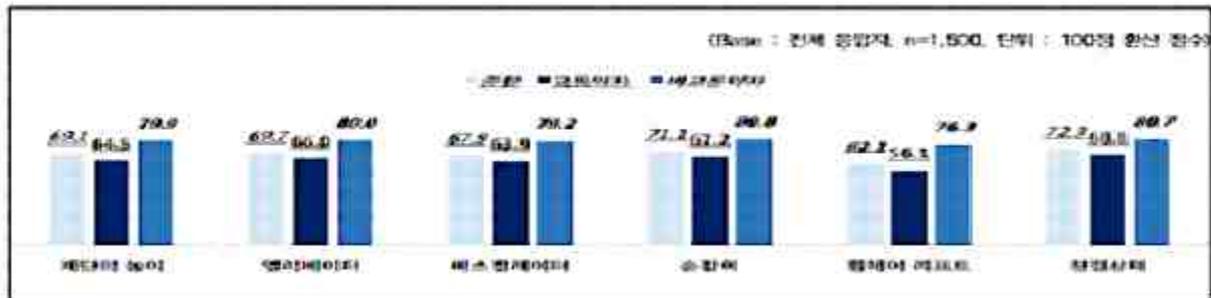


### 3. 지하도 및 육교 만족도

#### 3.1. 지하도 및 육교의 요소별 만족도

- 및 육교에 대한 요소별 만족도를 살펴보면, 교통약자는 '청결상태'에 대한 만족도 점수가 68.8점으로 가장 높았고, 비교통약자의 경우 '손잡이'에 대한 만족도 점수가 80.8점으로 가장 높게 나타남

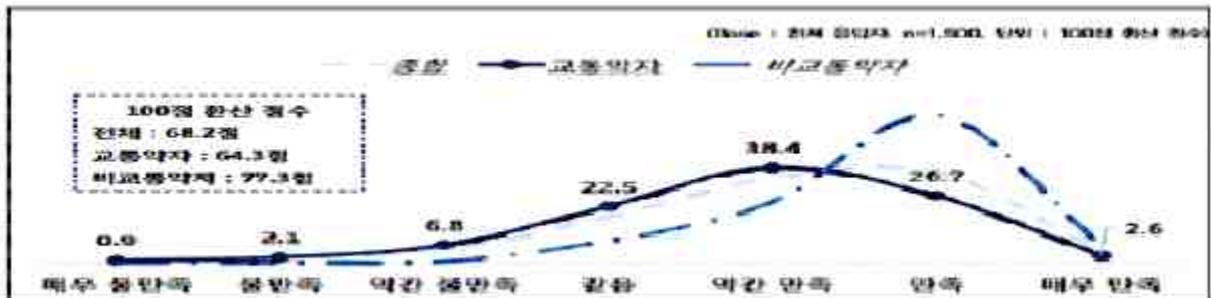
그림 5.23. 지하도 및 육교 요소별 만족도



#### 3.2. 지하도 및 육교의 전반적 만족도

- '지하도 및 육교'의 전반적 만족도는, 교통약자가 64.3점, 비교통약자는 77.3점으로 조사되어 교통약자의 만족도가 약 9.0점 정도 낮은 것으로 조사되었음

그림 5.24. 지하도 및 육교 전반적 만족도



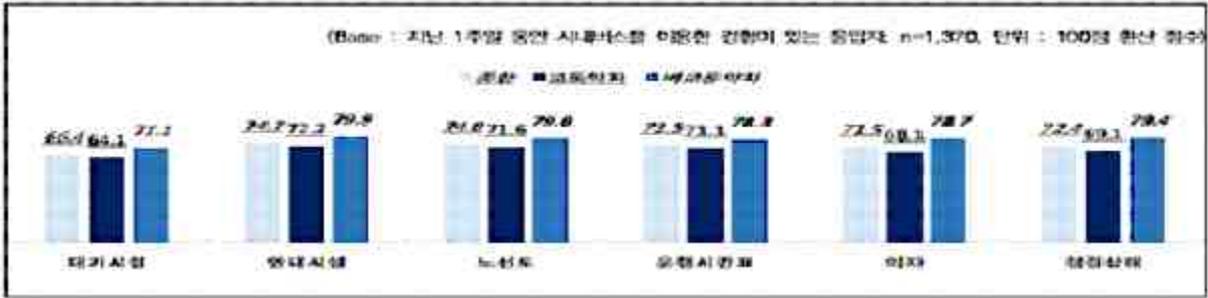
# V 여객시설 및 교통수단의 만족도 조사 결과

## 1. 시내버스 및 정류장

### 1.1. 버스정류장의 요소별 만족도

- 시내버스에 대한 요소별 만족도를 살펴보면, 교통약자(72.2점)와 비교통약자(79.9점) 모두 '안내시설'에 대한 만족도 점수가 가장 높았음

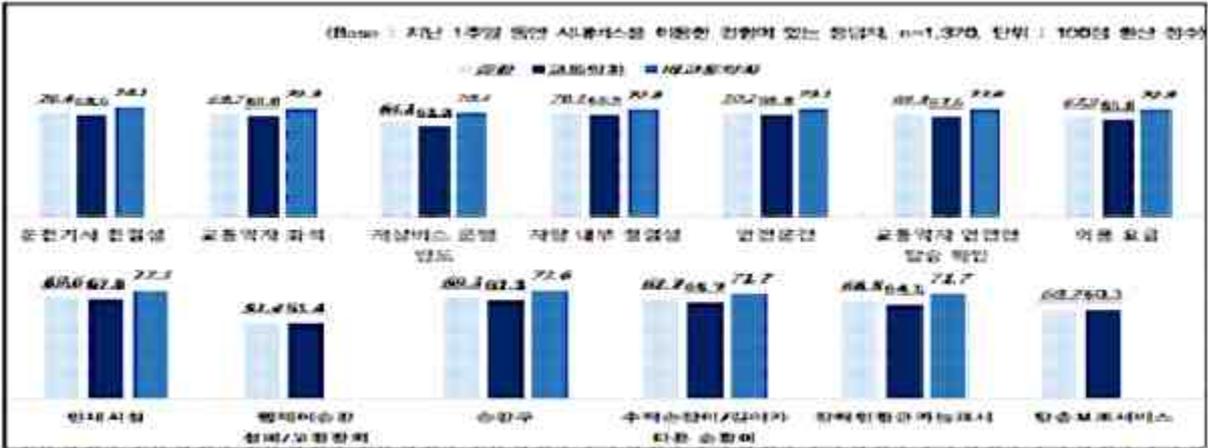
그림 5.25. 버스정류장 요소별 만족도



### 1.2. 시내버스의 요소별 만족도

- 시내버스에 대한 요소별 만족도를 살펴보면, 교통약자는 '차량내부청결성'에 대한 만족도 점수가 68.9점으로 가장 높았으며, 비교통약자는 '운전기사 친절성'에 대한 만족도 점수가 74.1점으로 가장 높았음

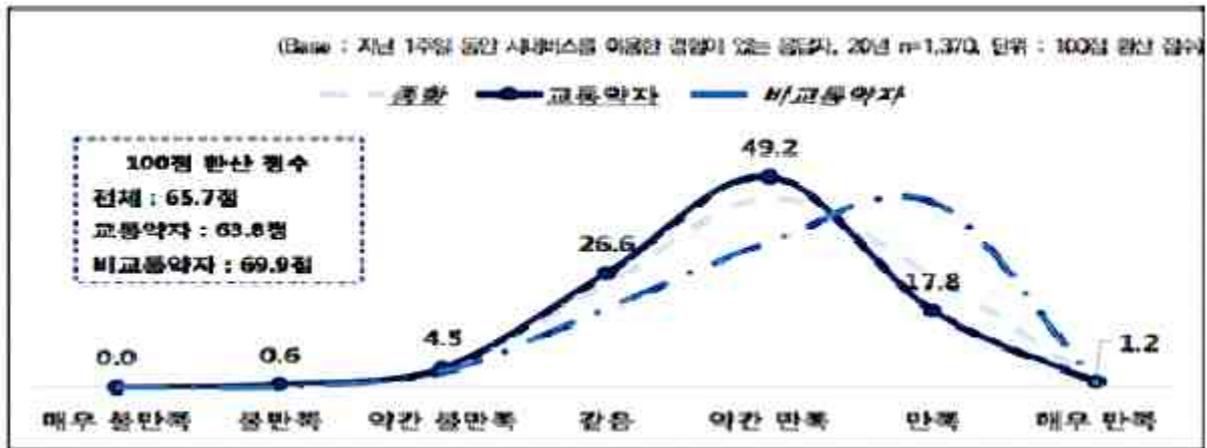
그림 5.26. 시내버스 요소별 만족도



### 1.3. 시내버스 및 버스정류장의 전반적 만족도

- ‘시내버스 및 버스정류장’의 전반적 만족도는, 교통약자가 63.8점, 비교통약자는 69.9점으로 조사되어 교통약자의 만족도가 약 6.1점 정도 낮은 것으로 조사되었음

그림 5.27. 시내버스 및 버스정류장 전반적 만족도

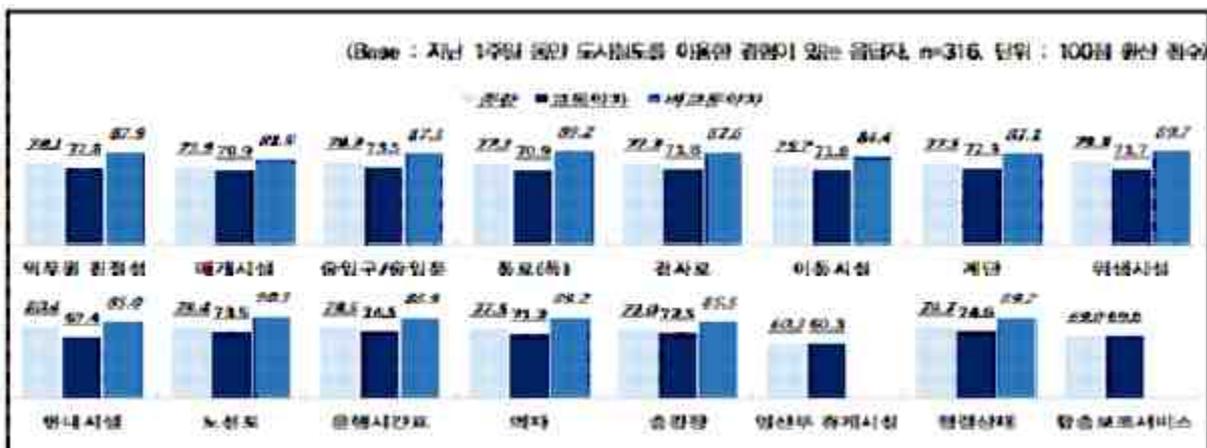


## 2. 도시철도 및 철도역사

### 2.1. 도시철도역사의 요소별 만족도

- 도시철도역사에 대한 요소별 만족도 점수로는 교통약자는 ‘청결상태’에 대한 만족도 점수가 87.6점으로 가장 높았으며, 비교통약자는 ‘위생시설’에 대한 만족도 점수가 90.5점으로 가장 높았음

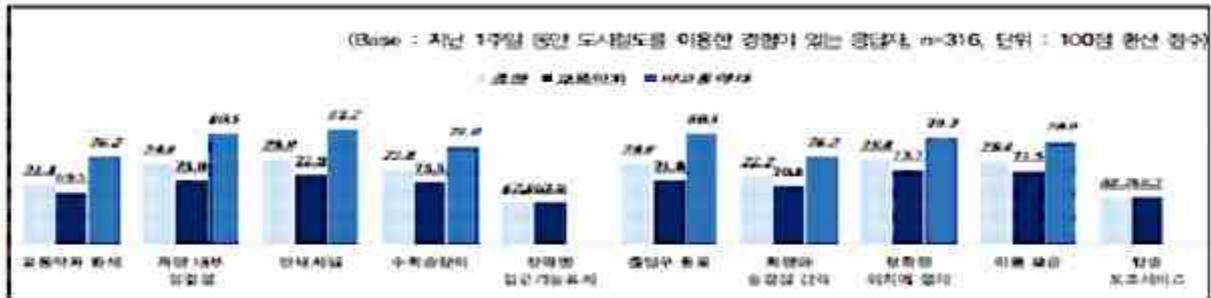
그림 5.28. 도시철도역사 요소별 만족도



## 2.2. 도시철도의 요소별 만족도

- 대한 요소별 만족도를 살펴보면, 교통약자는 '정확한 위치에 정차'에 대한 만족도 점수가 73.7점으로 가장 높았으며, 비교통약자는 '안내시설'에 대한 만족도 점수가 81.2점으로 가장 높았음

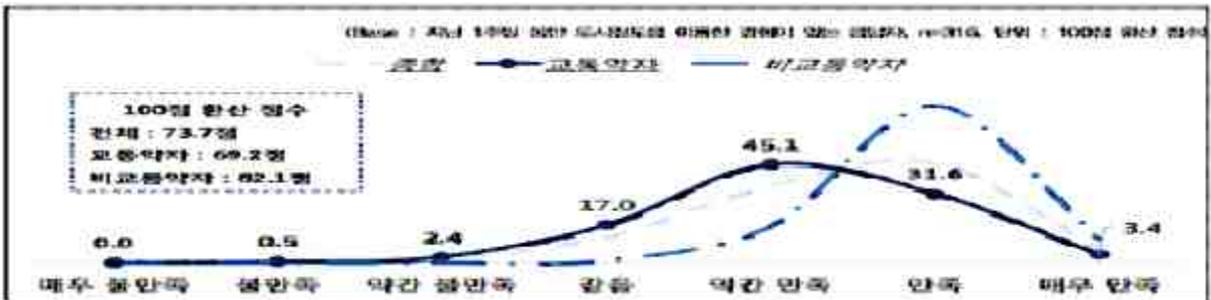
그림 5.29. 도시철도 요소별 만족도



## 2.3. 도시철도 및 철도역사의 전반적 만족도

- '도시철도 및 철도역사'의 전반적 만족도는, 교통약자가 69.2점, 비교통약자는 82.1점으로 조사되어 교통약자의 만족도가 약 12.9점 정도 낮은 것으로 조사되었음

그림 5.30. 도시철도 및 철도역사 전반적 만족도



## 3. 철도 및 철도역사

### 3.1. 철도 및 철도역사의 요소별 만족도

- 철도역사에 대한 요소별 만족도를 살펴보면, 교통약자는 '역무원 친절성'에 대한 만족도가 76.2점으로 가장 높게 나타났으며, 비교통약자는 '계단'의 만족도가 87.0점으로 가장 높았음



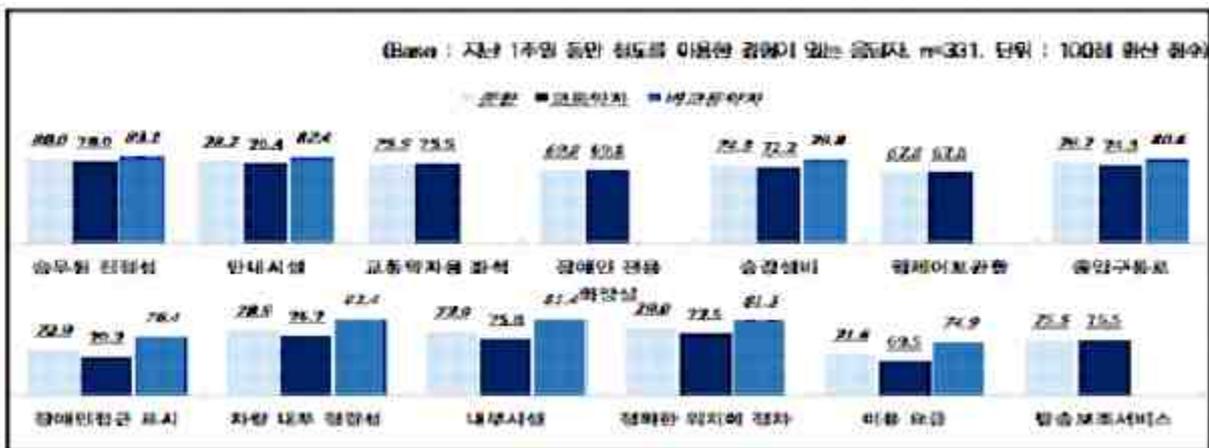
그림 5.31. 철도 및 철도역사 요소별 만족도



### 3.2. 철도차량의 요소별 만족도

- 대한 요소별 만족도로는 교통약자(78.0점)와 비교통약자(83.1점) 모두 '승무원 친절성'이 가장 높았음

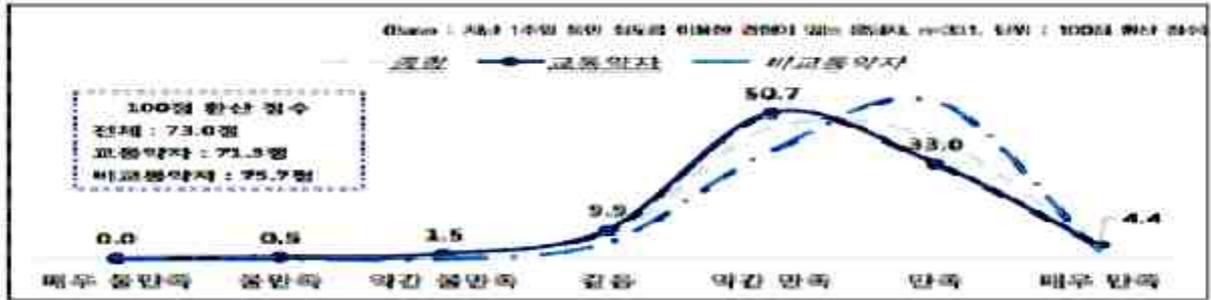
그림 5.32. 철도차량 요소별 만족도



### 3.3. 철도차량의 전반적 만족도

- '철도 및 철도역사'의 전반적 만족도는, 교통약자가 71.3점, 비교통약자는 75.7점으로 조사되어 교통약자의 만족도가 약 4.4점 정도 낮은 것으로 조사되었음

그림 5.33. 철도차량 전반적 만족도

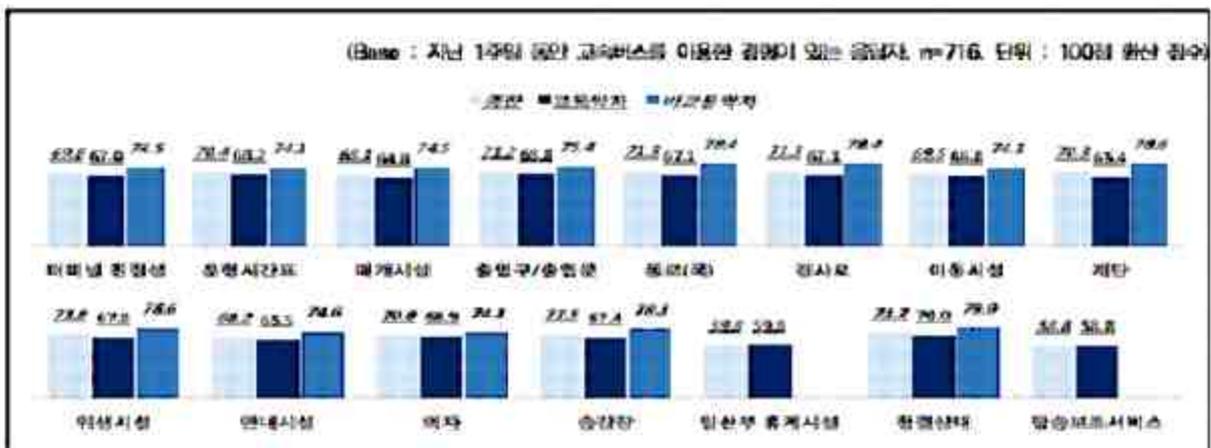


## 4. 고속/시외버스 및 터미널

### 4.1. 고속/시외버스 터미널의 요소별 만족도

- /시외버스 터미널의 요소별 만족도로는 교통약자와 비교통약자 모두 '청결상태'가 각각 70.0점, 79.9점으로 가장 높았음

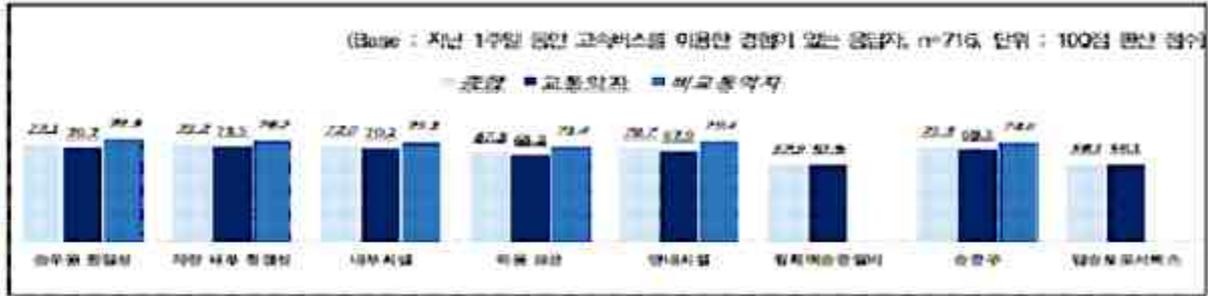
그림 5.34. 고속/시외버스 터미널 요소별 만족도



### 4.2. 고속/시외버스의 요소별 만족도

- 고속/시외버스에 대한 요소별 만족도로는 교통약자의 경우 '차량 내부 청결성(71.5점)'이 가장 높았으며, 비교통약자의 경우 '승무원 친절성(77.3점)'이 가장 높았음

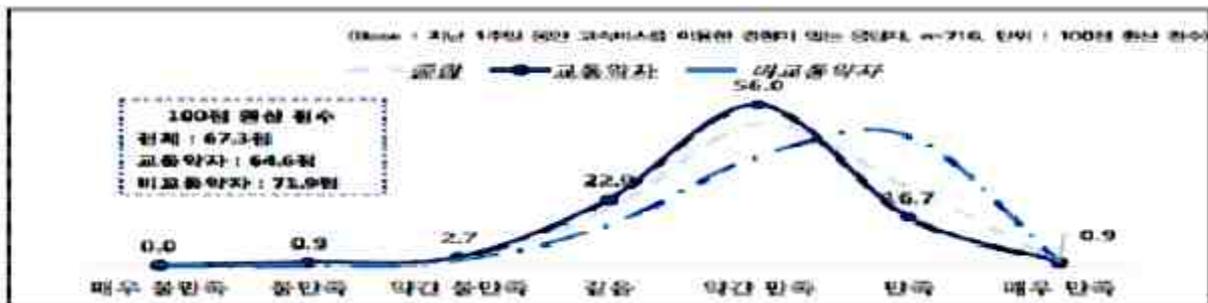
그림 5.35. 고속/시외버스 요소별 만족도



### 4.3. 고속/시외버스의 전반적 만족도

- ' /시외버스 및 터미널'의 전반적 만족도는, 교통약자가 64.6점, 비교통약자는 71.9점으로 조사되어 교통약자의 만족도가 약 5.3점 정도 낮은 것으로 조사되었음

그림 5.36. 고속/시외버스 전반적 만족도

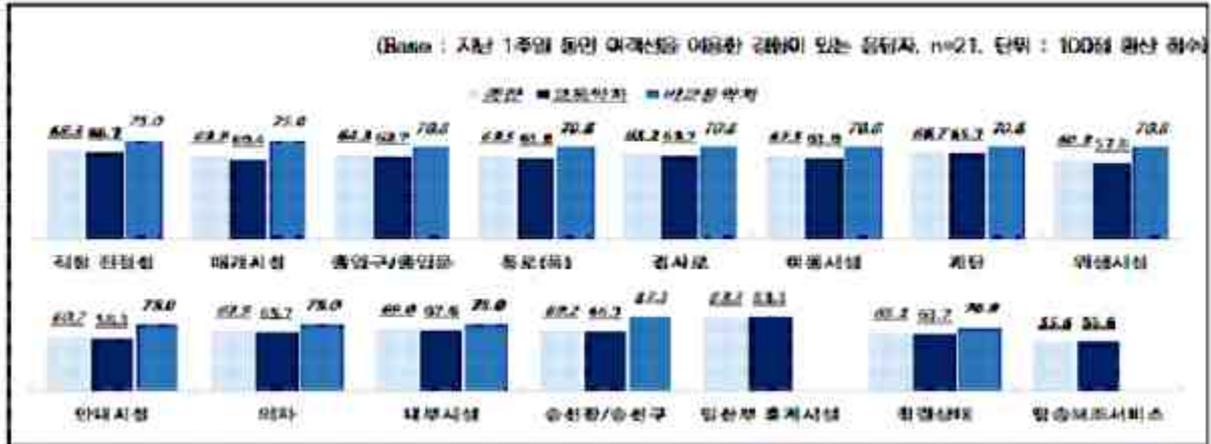


## 5. 여객선 및 터미널

### 5.1. 여객선 터미널의 요소별 만족도

- 여객선 터미널에 대한 요소별 만족도를 살펴보면, 교통약자는 '임산부 휴게시설'이 83.3점으로 가장 높았으며, 비교통약자는 '승선장/승선구'가 83.3점으로 가장 높았음

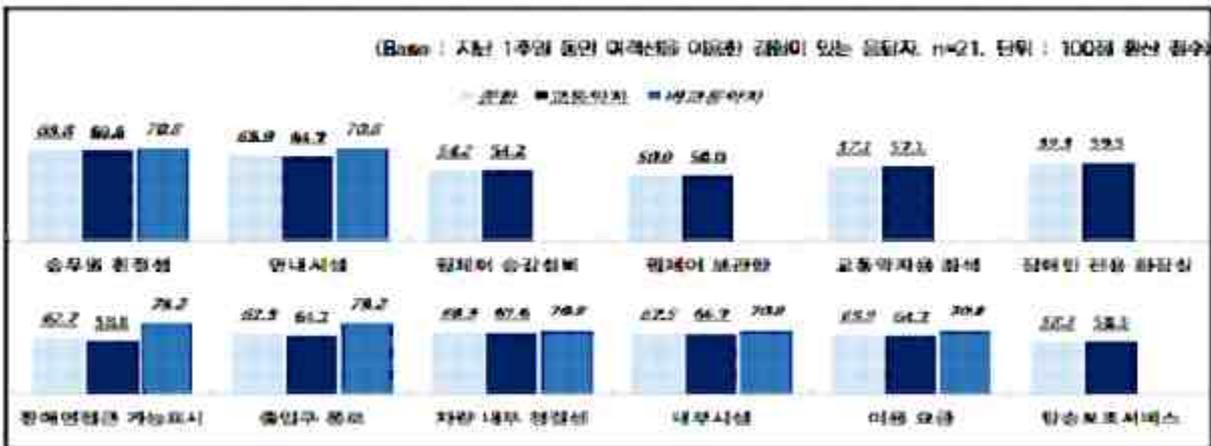
그림 5.37. 여객선 터미널 요소별 만족도



## 5.2. 여객선의 요소별 만족도

- 대한 요소별 만족도를 살펴보면, 교통약자는 '안내시설'이 63.8점으로 가장 높았으며, 비교교통약자는 '승무원 친절성'이 84.9점으로 가장 높았음

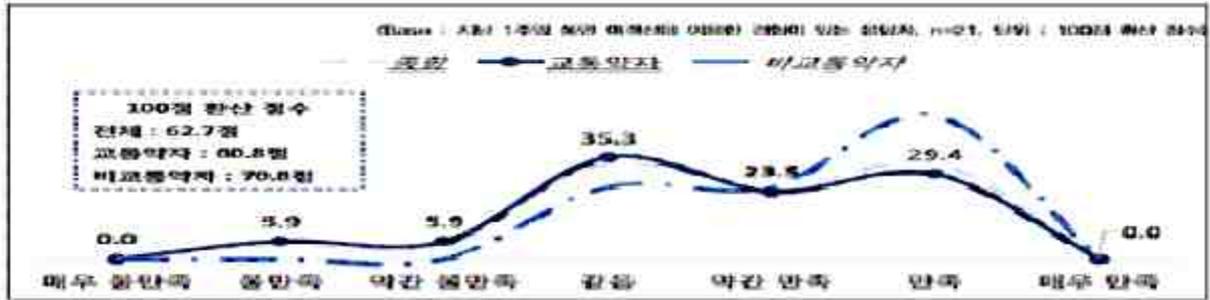
그림 5.38. 여객선 요소별 만족도



## 5.3. 여객선 및 터미널의 전반적 만족도

- '여객선'의 전반적 만족도는, 교통약자가 60.8점, 비교교통약자는 70.8점으로 조사되어 교통약자의 만족도가 약 10.0점 정도 낮은 것으로 조사되었음

그림 5.39. 여객선 및 터미널 전반적 만족도

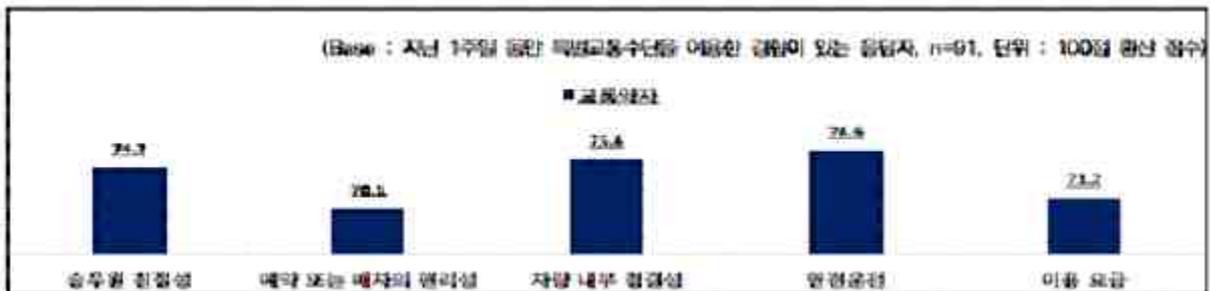


## 6. 특별교통수단

### 6.1. 특별교통수단의 요소별 만족도

- 요소별 만족도를 살펴보면, '예약 또는 배차의 편리성'이 상대적으로 만족도가 낮은 것으로 조사되었음

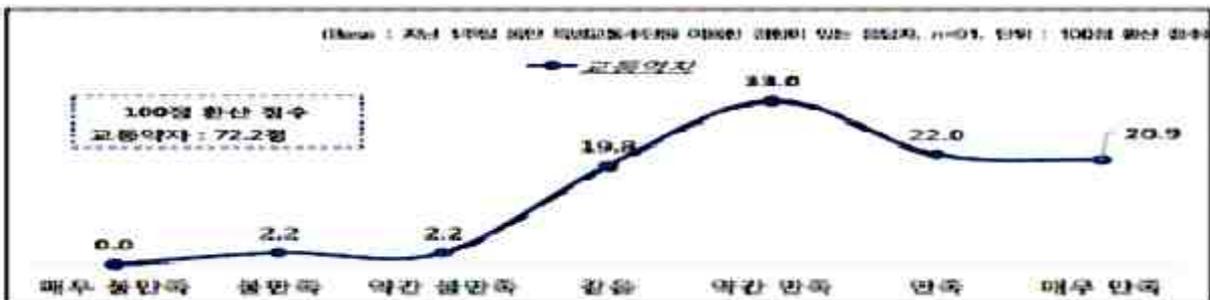
그림 5.40. 특별교통수단 요소별 만족도



### 6.2. 특별교통수단의 전반적 만족도

- '특별교통수단'의 전반적 만족도는, 72.2점으로 조사되었음

그림 5.41. 특별교통수단 전반적 만족도

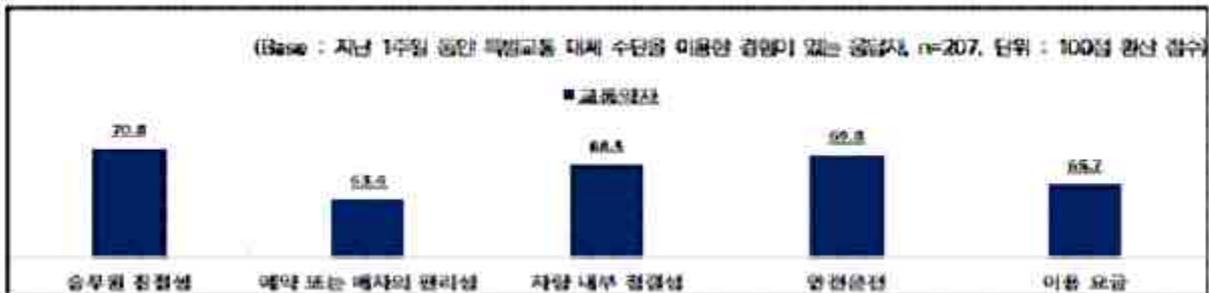


## 7. 특별교통수단 대체수단

### 7.1. 특별교통수단 대체수단의 요소별 만족도

- 대체 수단의 요소별 만족도를 살펴보면, '예약 또는 배차의 편리성'이 상대적으로 만족도가 낮은 것으로 조사되었음

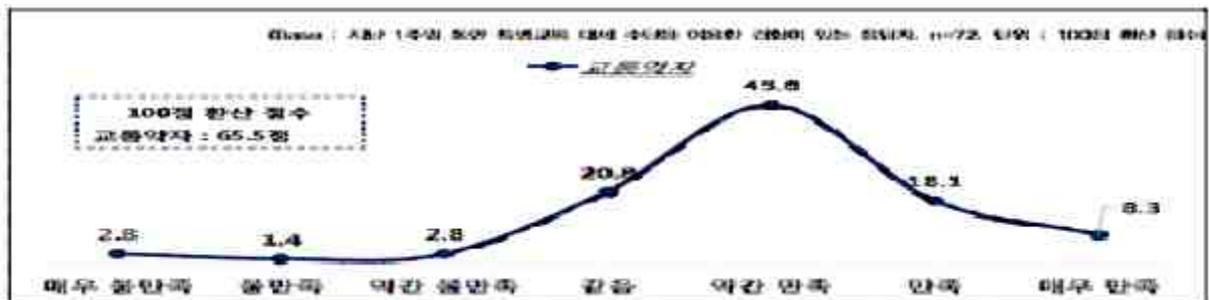
그림 5.42. 특별교통수단 대체수단 요소별 만족도



### 7.2. 특별교통수단 대체수단의 전반적 만족도

- '특별교통 대체 수단'의 전반적 만족도는, 65.5점으로 조사되었음

그림 5.43. 특별교통수단 대체수단 전반적 만족도



## VI

## 이용자 만족도 조사 결과에 대한 소결

## 1. 소결

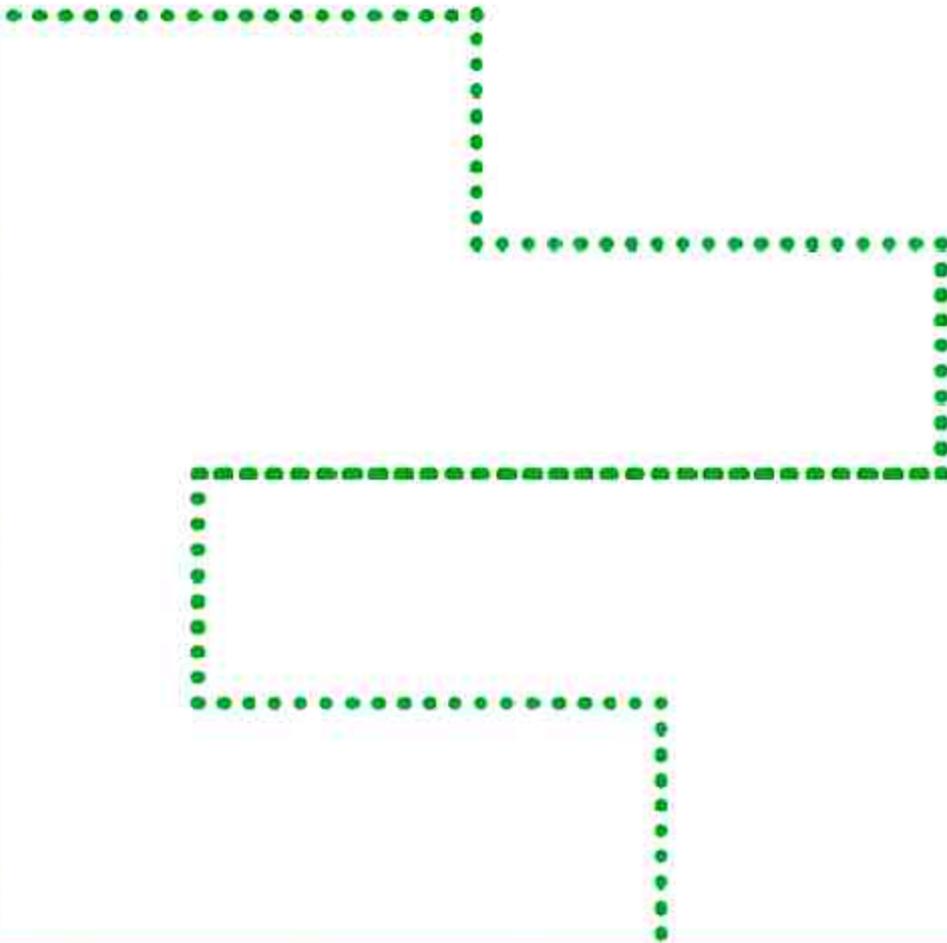
- 2020 교통약자 이동편의 실태조사 중 이용자 만족도 조사는, 교통수단을 이용한 교통약자 및 비교통약자를 대상으로 특별광역시를 제외한 도 단위(9개 도)를 공간적 범위로 한정하여 조사를 수행하였음
- 조사방법은 교통약자와 비교통약자를 구분하여 시행하였음. 교통약자 중 장애인은 장애인협회, 장애인 복지관 등의 협조를 통해 유치조사로 진행하였으며 임산부와 고령자, 그리고 비교통약자는 1:1 대면조사를 시행하였음
- 교통약자의 이동실태를 살펴보면 교통약자의 외출 빈도는 비교통약자와 비교하여 더 적은 편으로 조사되었으며 병원과 복지관 등 치료와 요양 목적을 위해 외출하는 경우가 더 많은 것으로 나타남
- 종합만족도는 전체 67.9점으로 조사되었으며 교통약자 65.8점, 비교통약자 73.0점으로, 비교통약자에 비해 교통약자의 만족도 점수가 더 낮은 것으로 조사되었음
  - 항공기의 만족도가 75.3점으로 가장 높았으며, 다음으로 철도(72.7점), 도시철도(70.7점), 고속/시외버스(66.4점), 시내버스(65.9점), 여객선(62.5점), 보행환경(62.0점)의 순으로 나타남
  - 비교통약자는 도시철도의 만족도가 82.8점으로 가장 높았으며, 다음으로 항공기(78.8점), 철도(78.2점), 고속/시외버스(73.8점), 시내버스(72.6점), 여객선(71.8점), 보행환경(70.9점)의 순으로 나타남
  - 교통약자는 '항공기' 만족도 점수가, 비교통약자는 '도시철도' 만족도 점수가 가장 높게 나타났으며, 교통약자와 비교통약자 모두 '보행환경' 만족도 점수가 가장 낮은 것으로 조사되었음



# 제 6 장

## 타 지역 광역이동지원센터 운영사례

- Ⅰ. 전라북도 광역이동지원센터
- Ⅱ. 경기도 광역이동지원센터
- Ⅲ. 전라남도 광역이동지원센터







## I

## 전라북도 광역이동지원센터

- 광역이동지원센터는 전라북도 내 14개 시군의 이동편의 증진을 위해 설립되었으며 「전라북도 특별교통수단 등의 광역이동지원센터 운영에 관한 조례」 의거 운영중
- 설립 당시 14개 시군이 동일한 이용요금을 적용하여 특별교통수단 이용자들의 혼란을 예방하여 통합적 관리체계의 모범사례로 인정받음

## 1. 전라북도 특별교통수단 운영 현황

- 전라북도 14개 시군의 요금기준은 모두 동일하게 적용되며 운행범위와 관외지역 운행 후 회차(왕복운행)에 대한 규정도 동일하게 적용되고 있음
- 특별교통수단 이용대상 역시 14개 시군이 동일하게 적용되는데, 보행상 중증 장애인, 65세 이상 고령자(대중교통 이용이 어려운 자), 임산부 및 일시적 휠체어 이용자를 대상으로 규정하고 있음

표 6.1. 전라북도 특별교통수단 이용요금 현황

[ : 전라북도 광역이동지원센터 홈페이지 및 관련 조례 참고]

		거리	요금	비고
권역 내 요금	기본 요금	2km	700원	상한액은 탑승지자체 대중교통요금 2배 이하
	주행 요금	1km당	100원	
권역 외 요금	기본 요금	2km	700원	
	주행 요금	700m당	100원	
통행료 및 주차료 등		이용자 부담		
대기료 (권역 내 대기 불가, 용무종료 후 즉시콜)		권역 외	30분당 2,500원 (1시간무료)	
		전라북도 외	30분당 2,500원 (2시간무료)	

## II 경기도 광역이동지원센터

- 2016년 하반기부터 광역이동지원시스템을 실시하였고 각 시군별로 운영되어 타 지역으로의 이동에 제한이 있었던 시스템을 보완하려는 노력 지속
- 2021년 12월 경기교통공사에서 개별적으로 운영되던 이동지원시스템을 통합하여 보완하였고 지도에서 출발지 및 목적지를 선택할 수 있으며 자주 이용하는 지점 등록 기능 도입으로 이용편의성 향상
- 경기도는 2022년까지 특별교통수단 법정대수 200% 확보를 목표로 하고 있으며 전산운영시스템 연계성 강화, 이용대상 및 요금 등 기준 정비와 통합을 위한 노력중

### 1. 경기도 특별교통수단 운영 현황

- 경기도 31개 시군의 이용요금은 각각 다른기준이 적용되고 있으며 경기교통공사에서는 향후 통합화를 통해 이용자들의 혼란을 예방하려는 계획을 가지고 있음
  - 광역이동지원센터 홈페이지 내 이용가능한 시군 : 과천시, 양평군, 광명시 등 11개 지역)

표 6.2. 경기도 특별교통수단 이용요금 및 운행시간 현황

[ : 경기도 광역이동지원센터 홈페이지 참고]

	요금	운행시간
가평군	10km당 1,300원(추가요금 5km당 100원)	24시간(일요일 야간 미운행)
과천시	없음	08:00 ~ 19:00(일요일 미운행)
광주시	10km당 1,200원(추가요금 5km당 100원)	07:00~19:00
군포시	10km당 1,200원(추가요금 5km당 100원)	24시간
남양주시	10km당 1,500원(추가요금 5km당 100원)	24시간
부천시	10km당 1,300원(추가요금 5km당 100원)	24시간
수원시	시내버스 카드요금, 관외 추가요금	24시간
안산시	10km당 1,200원(추가요금 5km당 100원)	24시간
안양시	10km당 1,200원, 관외 추가요금	24시간
양평군	10km당 1,500원(추가요금 5km당 100원)	09:00 ~ 18:00
연천군	10km당 1,000원(추가요금 1km당 100원)	09:00 ~ 18:00
용인시	10km당 1,200원(추가요금 5km당 100원)	24시간
의정부시	10km당 1,500원(추가요금 5km당 100원)	24시간
파주시	관내 거리무관 1,250원, 관외 추가요금	24시간
포천시	10km당 1,450원(추가요금 5km당 100원)	24시간
화성시	관내 거리무관 1,250원(추가요금 5km당 100원)	24시간



표 6.2. 경기도 특별교통수단 이용요금 및 운행시간 현황(계속)

[ : 경기도 광역이동지원센터 홈페이지 참고]

	요금	운행시간
고양시	10km당 1,300원(추가요금 5km당 100원)	24시간
광명시	관내 1,250원	24시간
구리시	10km당 1,200원(추가요금 1km당 200원)	24시간
김포시	관내 거리무관 1,000원, 관외 추가요금	24시간
동두천시	관내 거리무관 1,000원, 관외 추가요금	08:00 ~ 22:00
성남시	10km당 1,500원(추가요금 5km당 100원)	24시간
시흥시	10km당 1,200원(추가요금 5km당 100원)	24시간
안성시	10km당 1,300원(추가요금 3km당 100원)	07:00 ~ 21:00
양주시	10km당 1,200원(추가요금 5km당 100원)	24시간
여주시	10km당 1,300원(추가요금 3km당 100원)	06:00 ~ 22:00
오산시	관내 거리무관 1,300원, 관외 추가요금	평일 24시간, 휴일 08:00 ~ 20:00
의왕시	관내 거리무관 1,200원, 관외 추가요금	평일 07:00 ~ 24:00, 휴일 09:00 ~ 18:00
이천시	10km당 1,200원(추가요금 5km당 100원)	09:00 ~ 18:00
평택시	10km당 1,200원(추가요금 5km당 100원)	24시간
하남시	10km당 1,200원(추가요금 5km당 100원)	09:00 ~ 17:00

### III 전라남도 광역이동지원센터

- 2015년부터 광역이동지원센터 운영을 통해 시군간 운행제한과 요금문제를 해결하려는 노력을 해왔음
- 전라남도 광역이동지원센터는 전라남도사회서비스원에서 위탁 운영중이며 시군별 관내 요금은 상이했으나 최근 요금 체계를 동일하게 통합하였고 2022년 1월부터 자동배차 시스템(AI) 고도화로 이용자들의 만족도 제고

표 6.3. 전라남도 시군별 특별교통수단 차량 현황(2022년 10월 기준)

[ : 전남광역이동지원센터 홈페이지 참고(특장차+임차+바우처)]

	차량 현황(특장차)	시군	차량 현황(특장차)
여수	56(22)	보성	10(5)
해남	26(7)	화순	17(7)
목포	23(19)	강진	19(4)
순천	49(22)	무안	16(11)
나주	29(15)	함평	12(4)
광양	33(12)	영광	11(5)
곡성	11(4)	장성	4(4)
구례	11(4)	완도	4(4)
고흥	20(6)	진도	8(3)
장흥	8(8)	신안	7(4)
담양	4(4)	영암	12(6)
계	388대(특장차 180대, 임차 11대, 바우처 197대)		

그림 6.1. 전라남도 시군별 특별교통수단 차량 현황(2022년 10월 기준)

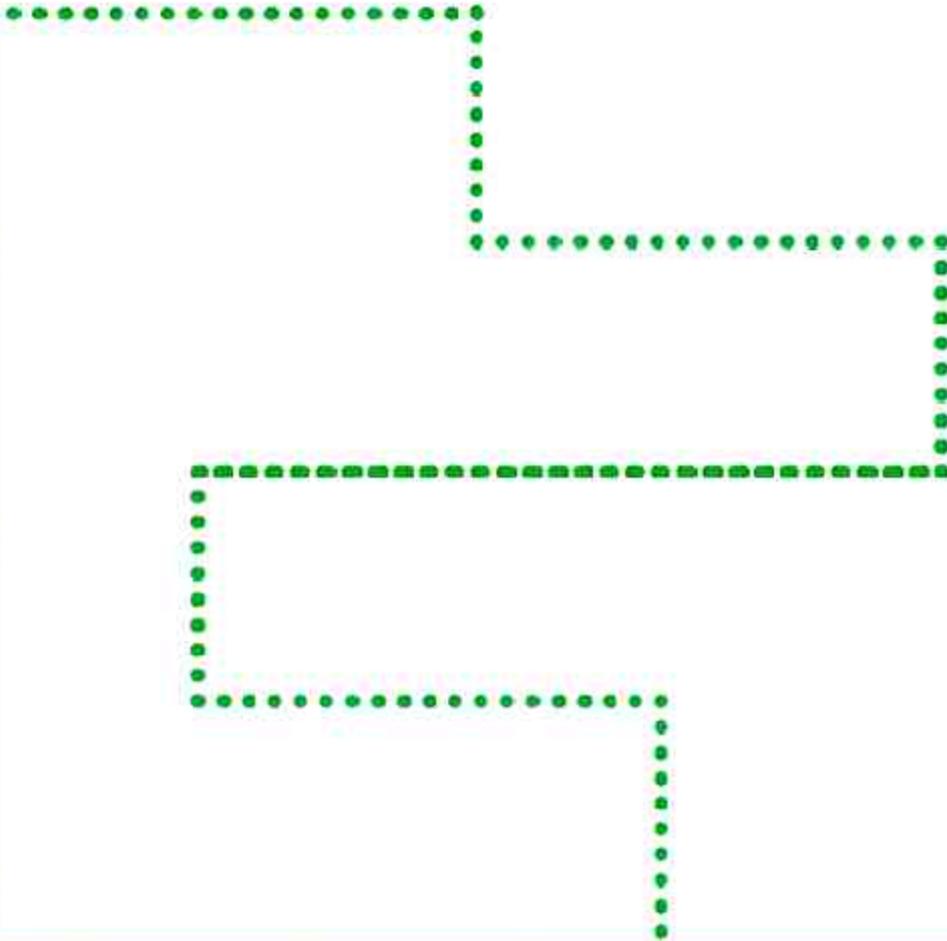
[자료 : 전남광역이동지원센터 홈페이지 참고]



# 제 7 장

## 제4차 충청남도 계획 수립의 목표 설정

### 1. 계획의 비전과 목표







# I

## 계획의 비전과 목표

### 1. 목표설정 및 추진전략

#### 1.1. 비전 및 목표 설정

- 4차 충청남도 교통약자 이동편의 증진 지원계획의 비전은 『사람을 위한 복지교통의 중심 충남』으로 설정하였으며 국토교통부에서 제시하고 있는 국가 계획 목표의 실현과 목표치를 달성하기 위해 분야별 목표달성치 수용 및 설정함

- :            위한 복지교통의 중심 충남

- 목표

- 저상버스(시내버스) 도입률 : 10.0%(현재) → 41.0%(2026년)
- 저상버스(농어촌버스) 도입률 : 0.0%(현재) → 10.0%(2026년)
- 특별교통수단 도입률 : 70.7%(현재) → 100.0%(2026년)
- 시내버스 설치적합율 : 81.4%(현재) → 96.0%(2026년)
- 버스정류장 설치적합율 : 33.2%(현재) → 66.0%(2026년)
- 버스터미널 설치적합율 : 66.2%(현재) → 73.0%(2026년)
- 보행환경 설치적합율 : 62.1%(현재) → 83.0%(2026년)
- 철도역사 설치적합율 : 87.6%(현재) → 90.0%(2026년)

그림 7.1. 충청남도 제4차 교통약자 이동편의 증진 지원계획 비전 및 목표



## 1.2. 분야별 추진전략 및 추진과제 도출

표 7.1. 분야별 추진전략 및 추진과제

	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



## 1.3. 분야별 추진전략 목표설정

### 1.3.1. 저상버스 및 특별교통수단

- 목표치를 반영한 저상버스 및 특별교통수단 보급률 목표치 설정
  - (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 7.2. 계획기간의 저상버스 및 특별교통수단 목표설정

[단위: %]

	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

### 1.3.2. 이동편의시설

- 국가계획의 목표치를 반영한 이동편의시설(버스 및 버스정류장 등) 목표치 설정
  - (버스) 국가계획에서 설정된 시내버스 설치적합률 목표치는 96.0%이며 충청남도 현재 시내버스 설치적합률을 고려한 결과 설치적합률 96.0% 목표 설정

- ( ) 제4차 국가계획에서는 설치적합율 66.0%의 목표치를 제시하고 있으며 충청남도 버스정류장 개선사업 추진 현황을 고려한 결과 66.0%의 설치적합율 목표 설정

표 7.3. 계획기간의 이동편의시설 목표 설정

[단위 : %]

	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

### 1.3.3. 보행환경

#### ■ 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 7.4. 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

### 1.3.4. 광역이동지원센터

#### ■ 국가계획의 광역이동지원센터 효율화 방향에 맞춰 충청남도 광역이동지원센터 합리화 및 효율화 방안을 수립

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

표 7.5. 광역이동지원센터 효율화

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

# 제 8 장

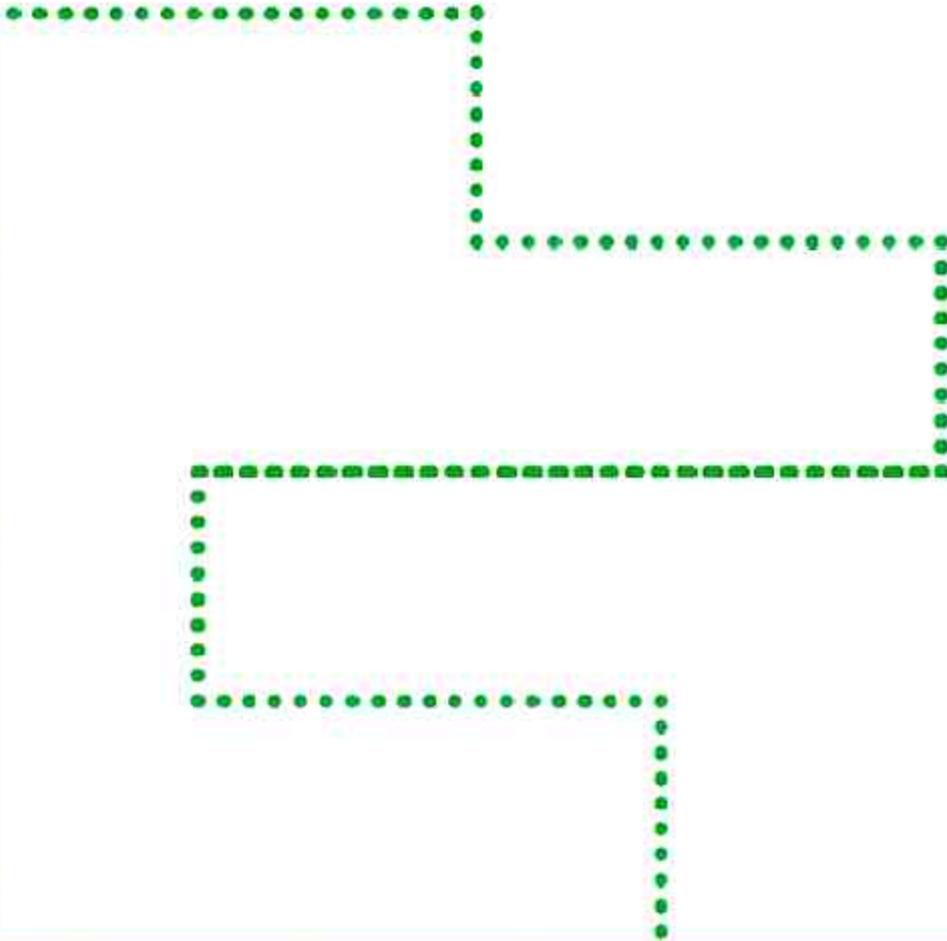
## 제4차 충청남도 교통약자 이동편의 증진 지원계획

I. 저상버스 및 특별교통수단

II. 이동편의시설

III. 보행환경

IV. 광역이동지원센터 및 거버넌스 부문







# I

## 저상버스 및 특별교통수단

### 1. 저상버스 확충 계획

#### 1.1. 저상버스 확충의 필요성

- 3차 교통약자 이동편의 증진계획(2017~2021)의 저상버스 도입률 목표치는 42.0%이나 2021년 기준 보급률은 30.6%로 나타나 목표치 미달함
  - 도입된 저상버스들에 대한 내구연한이 만료되기 시작하여 저상버스의 자연감소분이 증가하고 있고, 마을 및 농어촌버스의 저상버스 도입률은 매우 저조한 상태
    - 2021년 마을·농어촌버스의 저상버스 도입률 : 마을버스 3.9%, 농어촌버스 1.4%
    - 충청남도 농어촌버스의 저상버스 도입률 : 0.0%
- 저상버스는 고령화 사회 진입에 따른 고령자 증가 및 장애인 사회활동 증가 등에 따라 기존 버스를 이용하는 것이 불편한 교통약자의 이동편의 향상을 위해 확대 도입 필요
- 고령자, 장애인, 어린이 등 교통약자가 일반사람과 함께 버스를 편리하고 안전하게 이용할 수 있도록 저상버스의 도입 및 확충 필요
- 또한 교통약자 중 특히 휠체어 이용자의 저상버스 이용률 확대를 위해 휠체어 이용자 탑승이 가능한 저상버스 홍보, 운전자에 대한 교육, 일반인들에 대한 홍보 병행 필요

#### 1.2. 저상버스(시내버스) 확충 계획

- 제4차 교통약자 이동편의 증진계획의 저상버스(시내버스) 도입률 목표를 달성하기 위한 연차별 추진계획은 다음과 같음
  - 2026년까지 총 385대의 저상버스 도입 및 41.0% 도입율 달성을 목표로 설정

표 8.1. 제4차 계획기간 중 충청남도 저상버스(시내버스) 연도별 도입 계획

[단위 : 대, %]

	제4차 계획 수립						
	현재	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	계
보급률	10	15	21	28	34	41	41
충청남도	89	44	56	64	58	74	385
천안	36	18	25	25	24	30	158
공주	0	3	7	7	6	8	31
보령	2	9	4	4	3	5	27
아산	28	0	5	12	12	12	69
서산	11	2	5	5	3	5	31
논산	1	2	5	5	5	7	25
계룡	0	4	2	2	2	2	12
당진	11	6	3	4	3	5	32

### 1.3. 저상버스(농어촌버스) 확충 계획

- 4차 교통약자 이동편의 증진계획의 저상버스(농어촌버스) 도입률 목표에 부합하기 위한 연차별 추진계획은 다음과 같음
  - 2026           총 25대의 저상버스 도입 및 10.0% 도입율 달성을 목표로 설정

표 8.2. 제4차 계획기간 중 충청남도 저상버스(시내버스) 연도별 도입 계획

[단위 : 대, %]

구분	제4차 계획 수립						
	현재	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	계
보급률	0.0	2.8	5.6	7.7	8.9	10.1	10.1
충청남도	0	7	7	5	3	3	25
금산	0	1	1		0	0	0
부여	0	1	1	1	1	1	0
서천	0	1	1	1	0	0	0
청양	0	1	1	0	0	0	0
홍성	0	1	1	1	1	1	0
예산	0	1	1	1	1	1	0
태안	0	1	1	1	0	0	0

## 2. 특별교통수단 확충 계획

### 2.1. 특별교통수단 확충의 필요성

- 보행상의 장애인으로서 장애의 정도가 심한 장애인을 위해 특별교통수단 도입을 지원하고 있으나 2021년 말 기준 국내 보급률은 86.0% 수준임



- 운영은 지방자치단체 재정여건과 정책에 따라 관외 이동, 24시간 즉시콜 운영, 이용요금 등의 서비스 수준이 상이함

## 2.2. 특별교통수단 확충 계획

- 특별교통수단 도입은 관련법령 및 상위계획에서 규정하고 있는 보행상 중증 장애인 150명당 1대 보유를 전제로 하고 있음
- 2021년 12월 기준 충청남도 특별교통수단 운영대수는 164대이며 법정 기준대수 대비 67대가 부족한 상황임
- 제4차 교통약자 이동편의 증진계획의 특별교통수단 도입률 목표에 부합하기 위한 연차별 추진계획은 다음과 같음
  - 2026 특별교통수단 도입 100.0% 이상 도입률 달성을 목표로 설정

표 8.3. 충청남도 시군별 특별교통수단 도입 현황(2021년 12월 기준)

[ : 대, %]

	제4차 계획 수립						
	법정대수 산정 장애인 수	법정 기준대수	운영대수	관외운영	관내운영	보급률	부족대수
<b>충청남도</b>	<b>34,650</b>	<b>231</b>	<b>164</b>	<b>9</b>	<b>155</b>	<b>71.0</b>	<b>82</b>
천안	8,400	56	41	1	40	73.2	15
공주	2,700	18	11		11	61.1	7
보령	2,550	17	10	1	9	58.8	7
아산	3,900	26	26	3	23	100.0	15
서산	2,550	17	9	1	8	52.9	8
논산	1,950	13	15	1	14	115.4	-2
계룡	450	3	1		1	33.3	2
당진	2,400	16	14		14	87.5	2
금산	1,200	8	4		4	50.0	4
부여	1,800	12	4		4	33.3	8
서천	1,350	9	6	1	5	66.7	3
청양	600	4	3	0	3	75.0	1
홍성	1,950	13	11	1	10	84.6	2
예산	1,650	11	7		7	63.6	4
태안	1,200	8	2		2	25.0	6

표 8.4. 제4차 계획기간 중 충청남도 특별교통수단 연도별 도입 계획

[단위 : 대, %]

	제4차 계획 수립						
	부족대수	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	계
<b>보급률</b>	<b>71.0</b>	<b>85.7</b>	<b>99.6</b>	<b>106.1</b>	<b>112.6</b>	<b>115.6</b>	<b>115.6</b>
<b>충청남도</b>	<b>67</b>	<b>34</b>	<b>32</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>7</b>	<b>103</b>
천안	13	5	5	2	2	1	15
공주	6	5	4	1	0	0	10
보령	6	1	1	2	2	1	7
아산	12	3	3	0	1	0	7
서산	7	3	3	1	1	0	8
논산	0	0	0	1	1	0	2
계룡	1	2	1	0	1	0	4
당진	1	2	10	0	0	0	12
금산	3	0	0	1	2	1	4
부여	7	1	1	2	2	2	8
서천	2	1	0	1	1	0	3
청양	0	3	0	1	0	1	5
홍성	1	3	2	0	1	0	6
예산	3	4	1	1	0	0	6
태안	5	1	1	2	1	1	6

### 3. 특별교통수단 교육 계획

#### 3.1. 특별교통수단 교육의 필요성

- 이동편의를 지원하는 특별교통수단 운영 및 이용이 지속적으로 증가함에 따라 특별교통수단에 대한 안전성 증진에 대한 사회적 니즈(Needs)에 맞출 수 있도록 운전자의 교육강화가 필요함
- 현재 충청남도에서 특별교통수단 운전자에 대한 서비스 교육을 진행하고 있으나, 이를 위한 안전매뉴얼, 교육실적 관리 시스템 구축은 미흡한 실정
- 따라서, 교통약자 특별교통수단 안전사고 예방과 이용자 차내 안전성 증진을 위해 매뉴얼을 제작 및 배포할 필요가 있음

#### 3.2. 특별교통수단 교육 추진방안

- 특별교통수단 안전운행 매뉴얼은 충청남도에서 제작하여 15개 시·군에 배포하고 시·군 지자체에서 특별교통수단 운전자에게 설명 및 배포를 추진함



- 운전자 교육강화 방안을 수립한 후 2022년부터 전체 운전자에 대한 교육을 실시함
- 본 사업은 충청남도 및 유관기관과 협력하여 매뉴얼 작성 및 교육 강화방안을 마련하고 추진할 수 있도록 지원

## II

## 이동편의시설

## 1. 이동편의시설 개선 계획

## 1.1. 버스 이동편의시설 개선의 필요성

- 차량 내 전자문자안내판은 버스정류장 안내음성을 청취하지 못하는 청각장애인과 한국어 이해에 다소 어려운 점이 있는 다문화가정 등에게 시각적, 청각적으로 버스운행 정보를 제공하는데 필요한 이동편의 시설물이라고 할 수 있음
- 충청남도 15개 시·군에서 버스 차량 내 전자문자 안내판을 설치하고 있으나, 영문 표기 생략, 영문안내음성 방송 부분에서 미흡한 점이 확인됨
- 따라서 충청남도 15개 시·군 교통약자의 버스이용 서비스 수준 확보를 위해서 버스 내 전자문자안내판 확충 및 영문 표기 안내, 영문음성방송 도입을 확대하여 청각장애인 및 외국인 등 교통약자 이용편의 증진에 기여

## 1.2. 버스 이동편의시설 개선 추진 방안

- 교통약자 및 일반인이 버스 노선정보에 대한 정보를 정확하게 얻을 수 있도록 전자문자 안내판 도입이 필요하다고 할 수 있음
- 법령에서 언급하고 있듯이 전자문자안내판은 장애인 및 버스 탑승객이 어떤 위치에서도 식별이 가능하도록 버스의 전면 윗부분 또는 중간문 부근에 설치하여야 하며, 문자와 기호는 멀리서도 식별이 용이하게 굵은 글씨체로 표기하고 바탕색과 구분이 가능한 색상으로 표기할 필요가 있음
- 한편, 충청남도 일부 시·군 버스 중 행선지 표시 또한 간단한 형식의 아크릴 표지판으로 제공하고 있어 야간에는 식별이 쉽지 않아 전자문자안내판 도입을 통해 버스를 이용하는 이용객의 편의향상이 기대됨



### 1.3. 버스정류장 이동편의시설 개선의 필요성

- 이용하는 교통약자가 버스정류소에서 저상버스 탑승 시 주변에 조력자 없이 편하게 탑승 가능하도록 보행장애물 제거, 탑승위치 개선 등 무장애 (Barrier-Free) 버스정류장을 추진함
- 무장애 버스 정류장의 내용으로는 승강장과 보도의 단차(Level Change)제거, 휠체어 대기 장소 설치 및 저상버스 탑승위치 지정, 승하차 공간 무장애(우체통, 블라드, 휴지통 등) 정비, 부적절한 위치(도로 모퉁이, 횡단보도 및 교차로의 정지선 부근)의 정류소 이전, 버스의 정위치 정차 및 근접(경계석 50cm 이내) 정차를 위한 경사형 경계석 설치 등 이동편의 시설을 개선함
- 또한 교통약자 스스로 탑승할 수 있도록 교통약자 승차지원 시스템(버스운전자에게 교통약자 탑승을 알림)을 도입하여 보다 쉽게 교통약자가 탑승할 수 있도록 함

### 1.4. 버스정류장 이동편의시설 개선 추진 방안

- 버스정류장의 시설 개선은 저상버스를 이용하는 교통약자들이 쉽고 편리하게 접근할 수 있도록 시설을 정비함
  - 충청남도 내 저상버스가 운영중인 시·군을 중심으로 시범적으로 운영하며, 모니터링 결과를 통해 나머지 지역 등으로 확대함

### 1.5. 무장애 여객시설을 위한 이동편의 시설 구축 필요성

- 여객터미널의 이동편의 시설 정비를 통하여 교통약자가 불편함 없이 탑승하고 터미널 내의 시설물을 편리하게 이용할 수 있는 환경을 조성함
- 현재 충청남도에서는 지속적으로 터미널 시설정비를 추진하고 있으나, 기존터미널의 시설물 정비를 추진하는 형태로 교통약자에 필요한 신규시설물 설치 및 구조개선 등 조치가 필요함
  - 현재 국토부와 한국지체장애인협회가 장애인 이동권 확대를 위해 시범운영 중인 휠체어 버스(고속·시외) 및 휠체어 승강용 슬로프를 이용하기 쉬운 슬로프의 구조적 개선이 필요함
- 터미널 내부는 여객터미널의 대기소-매표소-화장실 등 휴게시설(화장실, 대기공간 등)-승강장이 한평면에 위치하게 하여 이동편의를 향상하며, 계단이 있을 경우 교통약자가 이용할 수 있도록 개선함

- 시청각장애인을 위하여 터미널 내에서 대기소-매표소-화장실등휴게시설-승강장을 연계하여 이용할 수 있도록 점자 블록을 기준에 맞게 설치하고 교통약자에게 여객터미널 이용관련 정보를 제공할 수 있는 점자(음성)안내판 설치 필요
- 승강장의 경우 높이를 15cm로 낮추어 휠체어 승강용 슬로프를 활용할 수 있도록 하며, 휠체어 버스(고속·시외)에 휠체어를 타고 편리하게 접근할 수 있도록 구조를 개선함

## 1.6. 무장애 여객시설을 위한 이동편의 시설 구축 추진방안

- 여객자동차 운수사업법 상 버스터미널의 경우 면허를 가진 사업자에게 개선명령 및 터미널 구조 개선을 위한 재정지원을 통하여 사업추진 필요
- 충청남도에서는 여객자동차 터미널의 이동편의시설 정비를 위한 현황 분석 및 개선방안 수립 등 개선계획 및 용역을 추진하여 사업을 추진할 필요성이 있음
- 충청남도가 여객 자동차 터미널의 이동편의시설 정비를 위한 계획을 수립하고 15개 시·군 및 여객 자동차 터미널 사업자와 협력하여 추진함



# III 보행환경

## 1. 보행환경 개선 계획

### 1.1. 도로 및 보행환경 개선의 필요성

- ( ) 어린이 보호구역은 교통사고의 위험으로부터 어린이를 보호하기 위하여 「도로교통법」에 따라 학교, 유치원 등에 지정하여 운영하고 있으나, 최근 3년 간 어린이 교통사고 사망자의 11.9%가 어린이 보호구역에서 발생 중임
- 따라서 어린이보호구역 내 교통사고 위험성 개선이 필요하며, 유치원, 특수학교 등 어린이 보호구역 지정이 되지 않은 곳에 확대 지정 필요
- (노인보호구역) 충청남도의 고령자 비율은 도 지역 중 높은편이며, 향후 지속적으로 증가하는 고령인구에 대응하기 위하여 보호구역 시설물 개선 및 확대 지정 추진
- (장애인보호구역) 장애인에 대한 사회적 인식변화 및 경제 · 사회활동 증가에 맞추어 장애인보호구역 시설물 개선 및 확대 지정을 추진함

### 1.2. 도로 및 보행환경 개선 추진방안

- 어린이보호구역 시설강화
  - 강화를 위한 속도위반 단속 카메라, 옐로우 카펫, 도로적색포장강화, 통행 속도알림 표지판등 교통안전시설물 설치를 추진함
- 어린이보호구역 확대지정
  - 유치원, 특수학교 등 어린이 보호구역 지정이 되지 않은 곳에 확대 지정을 추진함
  - 어린이 보호구역의 경우 매년 지속적으로 추진하고 있는 사업으로, 최근 민식이법이 재정되면서 보호 구역 내에 과속카메라와 신호기 불법 주정차 예방 등을 위한 안전시설물 설치가 예정되어 있으며, 향후 지속적인 확대 추진 필요

■ 장애인 보호구역 시설 강화

- 및 장애인보호구역의 경우 보호구역으로써의 인식이 미흡하며, 이를 개선하기 위하여 보호구역 시작 및 종점 구간에 도로 표시 및 표지판 등 설치를 강화하여 보호구역의 인식 강화 필요
- 특히, 구간내 노인 및 장애인 보행자 안전강화를 위한 속도위반 단속카메라 설치, 보행자 자동감지시스템(보행속도가 느린 보행자 고려) 등 설치

■ 노인 · 장애인 보호구역 확대 지정

- 고령화 및 장애인 인구의 사회활동 증가를 고려하여 노인 및 장애인보호구역의 확대 지정 추진
- 고령자 보행사고 다발지역을 선정하여 시설을 강화하고 고령자 보행사고 개선을 위한 사업계획을 수립하여 연도별 일정개소 이상 시설강화 사업 추진, 단속 및 교육 시행
  - 보행횡단 시설 시인성 개선, 보행자 자동감지 통합시스템 운영 및 도시부 제한속도 50km/h 추진 등 추진
  - 고령자 교통사고 집중 발생구간 단속 강화, 고령자 교통사고 교육 추진 및 노인 전용 교통안전 체험관 조성 등 추진

■ 보도 위 불법적치물 및 주차 개선

- 보도 위 불법적치물 및 불법주차 개선을 위하여 자율관리 유도를 위한 계도 추진과 함께 단속 강화를 추진함
- 주요 구간내 시민단체 등 자율정비 및 계도추진을 위한 위원회 구성과 시범개선 구역 선정을 통해 지속적 확대 추진

■ 보도 점자블록 및 턱낮춤 정비

- 휠체어 이용자, 보행이 불편한 고령자, 유모차 이용자 등 교통약자가 보도에서 횡단보도로 진입할 때 어려움이 없도록 턱낮춤을 추진하고 횡단보도 진입부분에 점자블록을 설치함
- 교통약자의 이동편의 증진법 상에 보도와 도로의 단차를 2cm 이하로 규정하고 있으나, 교통약자의 이동 편의를 위하여 단차가 없도록 개선을 추진함



- **진입 방제 블라드 정비**
  - 진입 억제용 말뚝(이하 블라드)은 보도 턱 낮추기 및 횡단보도 부근 등 차량의 보도 침범을 예방하여 교통안전을 보강하지만 보행자의 불편을 유발하는 시설로 교통약자의 통행에 방해되지 않게 설치 규격 및 방식을 통일할 필요가 있음
- **배수로 빗물받이 안전덮개 설치**
  - 현재 보도정비가 이루어지지 않는곳의 배수로의 덮개는 틈새가 넓어 휠체어나 유모차 바퀴가 빠지거나 발걸림 사고가 발생하여 개선이 필요하므로 안전덮개 설치를 추진함
  - 교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙 상에 교통약자가 이용하는 보도는 빠질 위험이 있는 곳에는 덮개를 설치하되, 덮개의 표면은 보도 등과 같은 높이가 되도록 하고 덮개에 격자, 구멍 또는 틈새가 있는경우 그 간격이 1cm 이하가 되도록 하고 있음
- **보행로 환경 개선을 위해서는 교통약자의 이동량이 많은 곳을 선정하여 공모사업을 추진하는 방안이 있으며 충청남도과 각 시·군의 협력을 통해 효율적인 사업이 진행될 수 있게 추진함**

## IV

# 광역이동지원센터 및 거버넌스 부문

## 1. 광역이동지원센터 효율화

### 1.1. 광역이동지원센터 효율화의 필요성

- 각 시·군의 특별교통수단 운영기준이 상이하여 이용자들의 이용 혼란과 불편이 발생되고 있음
- 국토교통부 특별교통수단 운영조례 및 타 지역의 모범사례를 검토하여 충청남도 특별교통수단 표준안을 마련하고 지역간 운영체계를 통합화 할 필요가 있음
- 또한 광역이동지원센터 간 이용자 등록정보 공유를 통해 광역이동 편의성 제고 필요

### 1.2. 광역이동지원센터 효율화 추진방안

- 충청남도 내 광역이동지원센터 운영의 표준화를 통해 교통약자가 충청남도 내에서 특별교통수단을 편리하게 이용할 수 있게함
- 충청남도 차원에서 교통약자 광역이동지원센터 운영 매뉴얼 및 가이드라인을 수립하고 이용대상자, 이용가능시간, 이용요금, 이용가능지역 등 운영규정 통합 운영

## 2. 교통복지협의체 구성 및 평가

- 각 지역에서 교통복지관련 업무를 수행하는 기관은 지방자치단체, 교통수단사업자, 여객시설 사업자 등 다분화 되어있으나, 협력체계 부족으로 체계적인 교통복지 정책 추진 저해
- 지방자치단체 내에서도 특별교통수단, 저상버스, 도시철도, 보도 등을 담당하는 부서들이 서로 다른 경우가 많음



- 교통행정기관을 중심으로 협의체(“교통복지협의체”)를 구성 · 운영을 통해 교통약자 이동편의관련 정보교환 및 정책의 공동 추진을 위한 협력체계 마련
  - 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(정부포상 등) 부여방안 모색



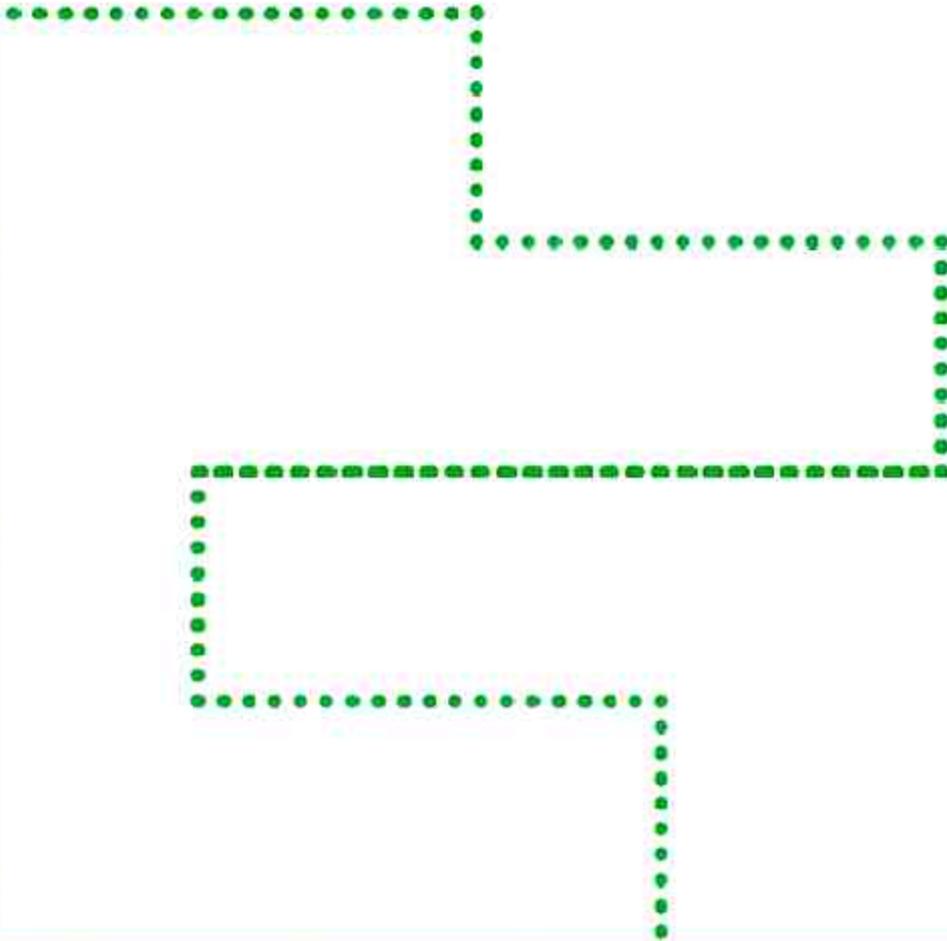
# 제 9 장

## 자원 및 투자계획

I. 사업예산 규모 검토

II. 자원조달계획

III. 재정규모 검토







## I

## 사업예산 규모 검토

## 1. 저상버스(시내버스) 도입 소요예산

## 1.1. 저상버스(시내버스) 도입 소요예산 산출

- 계획에서 충청남도 시 지역의 저상버스(시내버스) 도입 대수는 총 296대로, 소요예산은 약 272.3억 원으로 추정됨
- 저상버스 구입 비용은 국토부 기준 1대당 약 92백만 원으로 산정함
  - 136억 원, 시군비 136억 원(국비 50%, 시군비 50%)

표 9.1. 충청남도 저상버스(시내버스) 도입 소요예산 산정

[단위 : 백만 원]

	제4차 계획 수립					계
	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	
충청남도	4,048	5,152	5,888	5,336	6,808	27,232
천안	1,656	2,300	2,300	2,208	2,760	11,224
공주	276	644	644	552	736	2,852
보령	828	368	368	276	460	2,300
아산	0	460	1,104	1,104	1,104	3,772
서산	184	460	460	276	460	1,840
논산	184	460	460	460	644	2,208
계룡	368	184	184	184	184	1,104
당진	552	276	368	276	460	1,932

표 9.2. 충청남도 저상버스(시내버스) 도입 연차별 시행계획

[단위 : 백만 원]

		제4차 계획 수립					계
		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	
충청남도	국비	2,024	2,576	2,944	2,668	3,404	13,616
	도비	0	0	0	0	0	0
	시군비	2,024	2,576	2,944	2,668	3,404	13,616
천안	국비	828	1,150	1,150	1,104	1,380	5,612
	도비	0	0	0	0	0	0
	시군비	828	1,150	1,150	1,104	1,380	5,612
공주	국비	138	322	322	276	368	1,426
	도비	0	0	0	0	0	0
	시군비	138	322	322	276	368	1,426
보령	국비	414	184	184	138	230	1,150
	도비	0	0	0	0	0	0
	시군비	414	184	184	138	230	1,150
아산	국비	0	230	552	552	552	1,886
	도비	0	0	0	0	0	0
	시군비	0	230	552	552	552	1,886
서산	국비	92	230	230	138	230	920
	도비	0	0	0	0	0	0
	시군비	92	230	230	138	230	920
논산	국비	92	230	230	230	322	1,104
	도비	0	0	0	0	0	0
	시군비	92	230	230	230	322	1,104
계룡	국비	184	92	92	92	92	552
	도비	0	0	0	0	0	0
	시군비	184	92	92	92	92	552
당진	국비	276	138	184	138	230	966
	도비	0	0	0	0	0	0
	시군비	276	138	184	138	230	966



## 2. 저상버스(농어촌버스) 도입 소요예산

### 2.1. 저상버스(농어촌버스) 도입 소요예산 산출

- 계획에서 충청남도 시 지역의 저상버스(농어촌버스) 도입 대수는 총 25대로, 소요 예산은 약 23억 원으로 추정됨
- 저상버스 구입 비용은 국토부 기준 1대당 약 92백만 원으로 산정함
  - 11.5억 원, 시군비 11.5억 원(국비 50%, 시군비 50%)

표 9.3. 충청남도 저상버스(농어촌버스) 도입 소요예산 산정

[단위 : 백만 원]

	제4차 계획 수립					계
	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	
<b>충청남도</b>	<b>644</b>	<b>644</b>	<b>460</b>	<b>276</b>	<b>276</b>	<b>2,300</b>
금산	92	92	0	0	0	184
부여	92	92	92	92	92	460
서천	92	92	92	0	0	276
청양	92	92	0	0	0	184
홍성	92	92	92	92	92	460
예산	92	92	92	92	92	460
태안	92	92	92	0	0	276

표 9.4. 충청남도 저상버스(농어촌버스) 도입 연차별 시행계획

[단위 : 백만 원]

		제4차 계획 수립					계
		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	
충청남도	국비	322	322	230	138	138	1,150
	도비	0	0	0	0	0	0
	시군비	322	322	230	138	138	1,150
금산	국비	46	46	0	0	0	92
	도비	0	0	0	0	0	0
	시군비	46	46	0	0	0	92
부여	국비	46	46	46	46	46	230
	도비	0	0	0	0	0	0
	시군비	46	46	46	46	46	230
서천	국비	46	46	46	0	0	138
	도비	0	0	0	0	0	0
	시군비	46	46	46	0	0	138
청양	국비	46	46	0	0	0	92
	도비	0	0	0	0	0	0
	시군비	46	46	0	0	0	92
홍성	국비	46	46	46	46	46	230
	도비	0	0	0	0	0	0
	시군비	46	46	46	46	46	230
예산	국비	46	46	46	46	46	230
	도비	0	0	0	0	0	0
	시군비	46	46	46	46	46	230
태안	국비	46	46	46	0	0	138
	도비	0	0	0	0	0	0
	시군비	46	46	46	0	0	138



### 3. 특별교통수단 도입 소요예산

#### 3.1. 특별교통수단 도입 소요예산 산출

- 계획에서 목표로 설정된 충청남도 특별교통수단 도입대수는 총 103대로, 소요예산은 약 47억 원으로 추정됨
- 특별교통수단 구입 비용은 국토부 기준 1대당 약 46백만 원으로 산정함
  - 23.6억 원, 도비 7.1억 원, 시군비 16.4억 원(국비 50%, 도비 15%, 시군비 35%)

표 9.5. 충청남도 특별교통수단 도입 소요예산 산정

[ : 백만 원]

	제4차 계획 수립					계
	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	
충청남도	1,559	1,470	690	688	322	4,729
천안	230.0	230.0	92.0	92.0	46.0	690
공주	230.0	184.0	46.0	0.0	0.0	460
보령	46.0	46.0	92.0	92.0	46.0	322
아산	138.0	138.0	0.0	46.0	0.0	322
서산	138.0	138.0	46.0	46.0	0.0	368
논산	0.0	0.0	46.0	46.0	0.0	92
계룡	87.4	43.7	0.0	43.7	0.0	174.8
당진	92.0	460.0	0.0	0.0	0.0	552
금산	0.0	0.0	46.0	92.0	46.0	184
부여	46.0	46.0	92.0	92.0	92.0	368
서천	46.0	0.0	46.0	46.0	0.0	138
청양	138.0	0.0	46.0	0.0	46.0	230
홍성	138.0	92.0	0.0	46.0	0.0	276
예산	184.0	46.0	46.0	0.0	0.0	276
태안	46.0	46.0	92.0	46.0	46.0	276

표 9.6. 충청남도 특별교통수단 도입 연차별 시행계획

[ : 백만 원]

		제4차 계획 수립					계
		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	
충청남도		782	736	345	345	161	2,369
	도비	235	221	104	104	48	711
	시군비	543	513	242	239	113	1,649
천안		115	115	46	46	23	345
	도비	35	35	14	14	7	104
	시군비	81	81	32	32	16	242
공주	국비	115	92	23	0	0	230
	도비	35	28	7	0	0	69
	시군비	81	64	16	0	0	161
보령	국비	23	23	46	46	23	161
	도비	7	7	14	14	7	48
	시군비	16	16	32	32	16	113
아산	국비	69	69	0	23	0	161
	도비	21	21	0	7	0	48
	시군비	48	48	0	16	0	113
서산	국비	69	69	23	23	0	184
	도비	21	21	7	7	0	55
	시군비	48	48	16	16	0	129
논산	국비	0	0	23	23	0	46
	도비	0	0	7	7	0	14
	시군비	0	0	16	16	0	32
계룡	국비	46	23	0	23	0	92
	도비	14	7	0	7	0	28
	시군비	28	14	0	14	0	55
당진	국비	46	230	0	0	0	276
	도비	14	69	0	0	0	83
	시군비	32	161	0	0	0	193
금산	국비	0	0	23	46	23	92
	도비	0	0	7	14	7	28
	시군비	0	0	16	32	16	64
부여	국비	23	23	46	46	46	184
	도비	7	7	14	14	14	55
	시군비	16	16	32	32	32	129
서천	국비	23	0	23	23	0	69
	도비	7	0	7	7	0	21
	시군비	16	0	16	16	0	48
청양	국비	69	0	23	0	23	115
	도비	21	0	7	0	7	35
	시군비	48	0	16	0	16	81
홍성	국비	69	46	0	23	0	138
	도비	21	14	0	7	0	41
	시군비	48	32	0	16	0	97
예산	국비	92	23	23	0	0	138
	도비	28	7	7	0	0	41
	시군비	64	16	16	0	0	97
태안	국비	23	23	46	23	23	138
	도비	7	7	14	7	7	41
	시군비	16	16	32	16	16	97



## 4. 기타 교통약자 이동편의시설 개선사업 소요 비용

### 4.1. 이동편의시설 개선사업 소요예산 산출

- 계획에서 충청남도 교통약자 이동편의시설 개선사업의 소요비용은 각 시·군의 재정으로 소요될 예정이며 충청남도 교통약자 이동편의 시설 개선 및 설치사업의 소요 비용은 약 330억 원으로 추정됨

표 9.7. 충청남도 이동편의시설 개선사업 소요예산 산정

[ : 백만 원]

			제4차 계획 수립					계
			2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	
이동 편의 시설	버스 내 이동편의시설 개선	국비	0	0	0	0	0	0
		시군비	80	80	80	80	80	400
		계	80	80	80	80	80	400
	버스정류장 이동편의시설 개선	국비	0	0	0	0	0	0
		시군비	120	120	120	120	120	600
		계	120	120	120	120	120	600
계		200	200	200	200	200	1,000	
보행 환경	교통약자 보호구역 정비	국비	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	5,000
		시군비	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	15,000
		계	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	20,000
	교통약자 맞춤형 도로 및 보행환경 개선	국비	0	0	0	0	0	0
		시군비	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	6,000
		계	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	6,000
계		5,200	5,200	5,200	5,200	5,200	26,000	
광역 이동 지원 센터	광역이동지원센터 운영 효율화	국비	0	0	0	0	0	0
		시군비	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	6,000
		계	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	6,000
<b>합계</b>		<b>6,600</b>	<b>6,600</b>	<b>6,600</b>	<b>6,600</b>	<b>6,600</b>	<b>33,000</b>	

## 5. 종합

### 5.1. 계획기간 중 소요예산

- 제4차 교통약자 이동편의 증진 지원계획 수립을 위해 저상버스(시내버스, 농어촌버스)와 특별교통수단 도입 및 확충, 이동편의시설 개선사업 등 소요예산을 산정하였으며 이를 종합하면 다음과 같음
- 총 소요 사업비는 약 672.6억 원(약 67,261백만 원)으로 산정됨
  - 국비 22,135백만 원(32.9%)
  - 도비 711백만 원(1.1%)
  - 시군비 44,415백만 원(66.0%)

표 9.8. 충청남도 계획기간 중 소요예산 종합

[단위 : 백만 원, %]

	저상버스 확충 (시내버스)	저상버스 확충 (농어촌버스)	특별교통수단 확충	이동편의시설 등	계
계	27,232	2,300	4,729	33,000	67,261
	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
국비	13,616	1,150	2,369	5,000	22,135
	50.0	50.0	50.0	15.2	32.9
도비	0	0	711	0	711
	0.0	0.0	15.0	0.0	1.1
시군비	13,616	1,150	1,649	28,000	44,415
	50.0	50.0	35.0	84.8	66.0



## II

# 재원조달계획

## 1. 재원조달의 기본방향

- 범위 내 투자원칙으로 충청남도 재정 여건을 검토하여 재원이 부족한 경우, 도입 시기 조절 등 단계적 시행을 검토할 수 있음
- 사업의 성격(단기사업 혹은 지속사업 등)에 따라 사업비를 추정하며 국비 및 지방비(도비, 시군비)를 투입함
- 민간영역을 활용해야 하거나 협조가 필요한 부문은 충청남도가 선제적으로 시행하고 민간영역에서 충청남도 정책방향에 따를 수 있도록 충청남도과 사업자의 재정여건을 감안하여 시행함
  - 및 지속사업에 대해 충청남도 차원에서 일정 비율 예산 지원을 검토

## 2. 시·군 지자체 투자재원 분담방향

- 충청남도과 시군비가 동시에 투입되는 사업의 경우 도비 50%, 시군비 50%로 추진하나 일부 사업의 경우 사업의 성격이나 시군의 재정자립도 등을 감안하여 차등 지원을 추진할 수 있음
- 재정자립도가 낮아 현실적으로 사업추진이 어려운 경우 시군의 경우 『지방재정법 시행령 제33조(지자체가 부담할 경비의 종목 등)』에 따라 기준부담률 이외에 추가 부담금을 지원하여 사업을 추진함
- 교통약자의 기본권 보장을 위한 교통약자 기본계획은 민간기업들의 사회복지 기여 모델로 개발할 필요성이 있으며 교통약자 이동편의시설 개선사업은 사업 성격상 투입예산 규모가 크므로 이러한 사업에 참여하는 기업들을 대상으로 정책적 인센티브 제공 방안 검토

# III 재정규모 검토

## 1. 충청남도 재정규모 검토

- 재정규모는 2018년 6조 2,694억 원에서 2022년 8조 7,387억 원으로 증가했으며 5년간의 연평균증가율은 6.87%를 나타냄
  - 2018년 1조 9,591억 원에서 2022년 2조 8,490억 원으로 증가함
  - 이전수입은 2018년 4조 288억 원에서 2022년 5조 258억 원으로 증가함
  - 지방채는 2021년 2,039억 원에서 2022년 1,527억 원으로 감소함
  - 보전수입 등 및 내부거래는 2018년 2,814억 원에서 2022년 7,111억 원으로 증가함

표 9.9. 충청남도 예산규모 현황(2018~2022)

[단위 : 백만 원, %]

	2018년	2019년	2020년	2021년	2022년	CAGR
<b>총괄</b>	6,269,423	6,269,423	6,819,396	8,065,223	8,738,724	6.87
<b>자체수입</b>	1,959,106	1,959,106	2,371,316	2,474,998	2,849,053	7.78
지방세수입	1,849,396	1,849,396	2,238,200	2,341,800	2,724,200	8.05
세외수입	109,710	109,710	133,116	133,198	124,853	2.62
<b>이전수입</b>	4,028,819	4,028,819	4,160,630	4,816,909	5,025,851	4.52
지방교부세	779,499	779,499	754,484	778,550	833,939	1.36
보조금	3,249,320	3,249,320	3,406,146	4,038,359	4,191,912	5.23
<b>지방채</b>	0	0	0	203,900	152,700	-13.46
<b>보전수입등및내부거래</b>	281,498	281,498	287,450	569,416	711,120	20.36

그림 9.1. 충청남도 예산규모 현황(2018~2022)

[단위 : 백만 원, %]





## 2. 중기지방재정계획

- 2022년~2026년의 중기지방재정계획을 검토한 결과 「교통 및 물류」 분야 배정 예산은 2022년 2,660억 원에서 2026년 3,170억 원으로 증가하며 비중은 2.8%임
- 충청남도 제4차 교통약자 이동편의 증진 지원계획 기간 중 예상되는 사업비는 총 955억 원(95,560백만 원)으로 산정됨
  - 312억 원(31,280백만 원)
  - 도비 96억 원(9,660백만 원)
  - 시군비 216억 원(21,620백만 원)
- 계획기간 중 충청남도 소요예산은 96억 원으로 사업 기간 내 재원조달에는 문제가 없을 것으로 판단됨

표 9.10. 충청남도 중기지방재정계획(2022~2026)

[단위: 백만 원, %]

	중기재정계획					합계	비중	CAGR
	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년			
합계	9,970,419	10,085,514	10,419,939	10,584,237	10,967,121	52,027,230	100.0	1.92
일반공공행정	1,238,350	1,203,469	1,287,587	1,195,296	1,287,515	6,212,217	11.9	0.78
공공질서 및 안전	687,987	717,375	754,838	763,048	787,134	3,710,382	7.1	2.73
교육	404,868	400,175	405,248	410,392	406,565	2,027,248	3.9	0.08
문화 및 관광	423,257	458,698	424,338	434,835	450,853	2,191,981	4.2	1.27
환경	577,583	593,851	594,572	599,225	617,686	2,982,917	5.7	1.35
사회복지	3,008,385	3,078,434	3,238,720	3,371,530	3,542,766	16,239,835	31.2	3.32
보건	258,806	242,543	245,444	251,315	257,452	1,255,560	2.4	-0.10
농림 해양수산	1,520,425	1,518,156	1,581,956	1,669,309	1,594,516	7,884,362	15.2	0.96
산업·중소기업 및 에너지	452,822	452,531	455,499	453,651	458,082	2,272,585	4.4	0.23
<b>교통 및 물류</b>	<b>266,084</b>	<b>289,056</b>	<b>282,065</b>	<b>281,195</b>	<b>317,081</b>	<b>1,435,481</b>	<b>2.8</b>	<b>3.57</b>
국토 및 지역개발	471,784	445,346	442,134	421,462	491,750	2,272,476	4.4	0.83
과학기술	27,797	31,738	32,275	34,096	35,586	161,492	0.3	5.06
예비비	57,683	59,247	59,209	60,491	62,181	298,811	0.6	1.51
기타	574,588	594,895	616,054	638,392	657,954	3,081,883	5.9	2.75

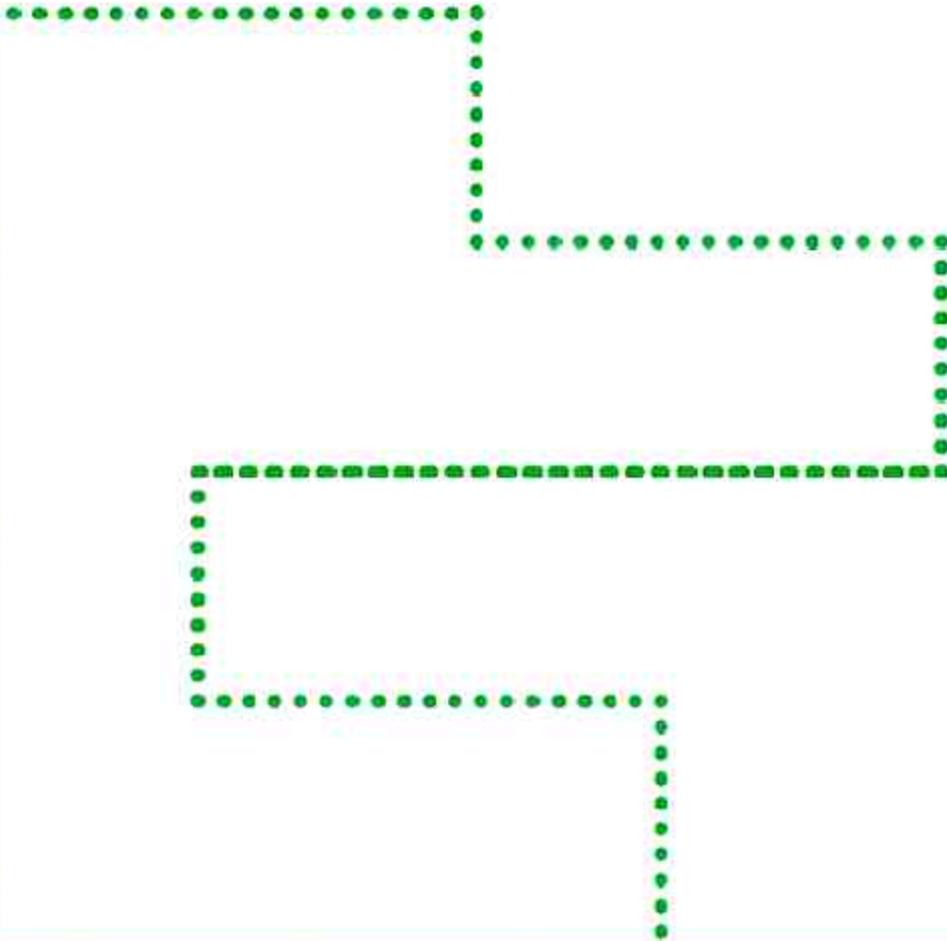


# 제 10 장

## 제언

I. 종합

II. 제언







## I

## 종합

## 1. 충청남도 교통약자 관련 현황

- 진행한 교통약자 이동실태조사 결과에 따르면 충청남도 전체 인구 중 교통약자가 차지하는 인구의 비율은 33.7%로 광역자치단체 중 5번째로 높은 것으로 나타났으며 고령화 및 1인가구 증가 등으로 인해 교통약자의 비율은 지속적으로 증가할 것으로 예상됨
- , 충청남도 15개 시·군 중 서천군, 청양군, 부여군, 예산군 등 시 지역보다 군 지역에서 고령자를 중심으로 교통약자의 비율이 높은 것으로 나타남
- 충청남도의 저상버스 보급률은 약 10%로 전국에서 가장 낮은 수준으로 나타나 제4차 교통약자 이동편의 증진계획 수립 시 국토교통부에서 제시하고 있는 저상버스 도입률에 부합하기 위한 계획을 수립하였음
- 일부 지역(계룡시, 금산군, 부여군, 서천군, 청양군, 홍성군 등)의 경우 저상버스 도입예외노선 등 농어촌버스의 저상버스 도입에 대한 검토가 필요할 것으로 판단됨
- 충청남도 특별교통수단 도입 현황은 2021년 기준 70.7%이며 상위계획에 부합하기 위한 도입률 100%를 목표로 설정함
- 교통약자의 이동실태 현황을 살펴보면 저상버스보다 특별교통수단을 주로 이용하는 것으로 나타났으며, 각 지자체 차원의 특별교통수단 보급 및 지원을 확대하기 위한 노력이 필요함

## II

## 제언

## 1. 저상버스 도입 및 활성화

- 미제공 지역에 대한 광역버스의 중요성은 높은 것으로 확인되지만 실질적으로 휠체어 이용자가 이용가능한 버스는 제한적임
- 국토교통부는 2026년 저상 좌석버스의 시범운영을 계획하고 있으며 충청남도에서 본 사업의 적용 가능성 여부를 검토하여 시범운영 지역을 선정하는 등 고려
- 상위계획에서 제시된 도입률을 달성하기 위해 다양한 자원조달방안을 검토하고 연차별 도입을 차질없이 수행 노력
- 충청남도에서 운행중인 저상 및 고상버스의 내부시설 중 상위법령에 따른 현장조사를 통해 발견된 미설치, 부적합 설치물에 대한 개선산업을 지속적으로 시행해야할 필요성이 있음

## 2. 특별교통수단 도입 및 활성화

- 국토교통부는 특별교통수단의 법정대수 확대(100명당 1명), 이동지원센터의 광역이동 지원 및 24시간 운영지원 등 특별교통수단의 운영 효율성 강화를 위한 다양한 방안을 계획함
  - 특별교통수단을 이용하여 광역간 이동을 위해서는 별도의 이용자 등록이 필요함에 따라 각 이동지원센터별 이용대상 등록자 정보공유를 통한 이동지원센터 통합예약시스템 구축, 타 교통수단(철도, 시외버스)과의 환승서비스 운영 등 다양한 방안에 대한 검토가 필요함
  - 현재 운영 가능한 특별교통수단은 수동형 및 전동형 휠체어 이용자 1명과 동반자만 탑승이 가능하지만 운영 효율화, 운영비용 절감, 탑승 가능한 휠체어 종류의 다양화를 통해 특별교통수단 범위를 확대가 필요함
  - 특히 지방도시의 경우 수도권 대비 고령자 비율이 높으므로 고령자를 위한 이동권 보장과 의료·복지 접근성 강화를 위해 교통모델 개발과 교통복지시스템 구축이 필요함

### 3. 교통복지협의체 구성

- 지역에서 교통복지관련 업무를 수행하는 기관은 지방자치단체, 교통수단 사업자, 여객시설 사업자 등 다양하지만 협력체계의 부족으로 체계적인 교통복지정책 추진에 저해시키는 요인으로 작용함
  - 부족으로 여객시설과 교통수단 사업자에서 서비스를 중복으로 제공하거나 서비스 공백이 발생하는 등 문제점이 발생
- 지방자치단체 내에서도 특별교통수단, 저상버스, 도시철도, 보도 등 담당 부서들이 서로 다른 경우가 많아 정책 시행의 일관성 확보 필요
- 교통행정기관을 중심으로 전문가, 사업자 등으로 협의체를 구성하고 교통약자 이동권 관련 정보공유 및 정책 추진을 위해 협력
- 교통복지협의체는 교통약자 이동편의 증진계획 수립 및 이행, 기준 적합성 심사, 교통사업자 교육 등 법정 의무사항 이행 점검체계 구축
  - 교통약자 이동편의 증진계획 수립 및 이행
    - 국가 및 지방 증진계획의 적기 수립 및 정합성 확보, 연차별 시행계획 및 추진실적 관리
  - 기준 적합성 심사
    - 교통행정기관에서 교통수단·여객시설 면허 허가시 이동편의시설 설치 적합여부 심사
  - 교통사업자 교육
    - 교통사업자는 도지사 또는 시장·군수가 실시하는 이동편의시설 설치 및 관리 등에 대해 교육을 받아야함
- 지자체별 교통복지수준 개선 모범사례 발굴·전파 및 인센티브 부여

### 4. 자체재원 확보 및 자원조달 계획

- 본 연구에서 저상버스 및 특별교통수단 도입에 대한 비용은 관련 법령에 의거하여 국토교통부(국비)와 각 시군(시군비) 예산 투입을 가정함

- 저상버스 도입의 경우 상위법령의 개정을 통한 제외노선이 적용할 것으로 예상됨
  - 및 환경 여건을 고려한 제외노선 적용 검토(국토교통부)
- 교통수단 도입 외 교통약자 이동편의시설 개선 및 설치사업을 위한 예산은 각 시군의 재정으로 추진하며 교통약자들의 이동편의 저해도가 높은 시설에 대한 우선적 개선이 필요할 것으로 판단됨
- 충청남도의 재정여건을 고려하여 재원이 부족한 경우 도입시기를 조절하거나 단계적 추진을 검토하며, 사업의 성격(단기사업, 지속사업 등)에 따라 사업비를 추정, 국비 및 지방비를 투입함
- 사업추진 상 민간부분의 협조가 필요한 경우 충청남도의 선제적 시행과 충청남도 정책 방향에 민간부분에서 협조가 이루어질 수 있도록 재정여건을 감안하여 추진
- 충청남도 예산과 시·군 예산이 동시에 투입되는 사업의 경우 사업의 우선순위, 성격과 해당 시·군의 재정자립도 등 여건을 감안하여 차등 지원하는 방안을 고려(지방재정법)
- 본 계획의 이행력을 높이기 위해 충청남도 차원의 새로운 지방세원을 확보하는 계획 수립이 필요하며 관광자원, 환경오염, 사회적비용, 도로사용 사회적비용 등 세원 확보
- 교통약자의 기본권리인 이동권을 보장하기 위해 교통수단, 여객시설, 도로 등 SOC사업은 국가차원의 지원 확대가 필요할 것이며, 『복권 및 복권기금법』에 따른 복권기금 배분과 용도는 저소득층, 장애인, 성폭력 피해자 등 소외계층에 대한 복지사업 등으로 지정되므로 이를 통한 재원의 확보 가능성이 있음
- 교통약자의 기본권 보장을 위한 교통약자 기본계획은 민간기업들의 사회복지 기여 모델로 개발할 필요성이 있으며 교통약자 이동편의시설 개선사업은 사업의 성격상 투입예산 규모가 크므로 참여하는 기업들에 대한 정책적 인센티브를 제공하는 방안이 존재함
  - 버스정류장, 전철, 여객터미널 등 교통약자 이동편의 증진사업에 대한 기여를 한 업체의 광고권 부여 등 참여를 유도하는 방안
- 기업과 마찬가지로 충청남도민의 자발적 참여도 매우 중요한 부분이므로 이동편의성이 미흡한 시설에 대한 신고제 등 적극적 홍보 필요