

제3차 교통약자 이동편의증진계획

(2017 ~ 2021)

2016. 12.

목 차

I. 교통약자 이동편의증진계획의 개요	1
1. 계획의 수립배경 및 목적	1
2. 계획의 성격 및 범위	2
3. 계획의 추진경위	3
II. 제2차 증진계획의 추진성과 분석	4
1. 제2차 증진계획의 내용	4
2. 이동편의시설 추진성과 분석 및 평가	5
3. 저상버스·특별교통수단 추진성과 분석 및 평가	8
III. 여건과 전망	10
1. 사회·경제 여건 전망	10
2. 교통약자 현황 및 전망	10
3. 교통약자 지역 간 이동권 확보요구 증대	13
IV. 제3차 교통약자 이동편의 증진계획	14
1. 비전 및 목표	15
2. 중점 추진 과제	22
가. 교통수단 편의시설 개선	22
나. 저상버스 및 특별교통수단 보급 확대	26
다. 여객시설 및 보행환경 이동편의 개선	29
라. 이동편의시설 시범사업 추진	41
3. 교통약자에 대한 인식제고	44
4. 연구개발 및 제도개선	45
V. 투자소요비용 산출	55
부록. 전략과제별 추진일정	64

I. 교통약자 이동편의증진계획의 개요

1 계획의 수립배경 및 목적

가. 법적근거

□ 정부는 장애인·노인·임산부 등 교통약자 이동편의 강화를 위한 5년 단위 증진계획을 수립하여야 함

○ 교통수단·여객시설·보행환경 분야를 포함한 교통약자 이동권 강화 관련 목표 및 정책방향을 제시

* 교통약자이동편의증진법 제6조(교통약자이동편의증진계획)

나. 계획의 수립배경 및 목적

□ '17년 고령사회와 '25년 초고령사회 진입 등 교통약자의 지속적 증가에 대비한 중장기 이동편의 증진계획 마련

○ 사회적 여건변화 반영 및 계획의 중·장기적 일관성 확보를 위해 교통약자 이동편의 증진계획 수립 필요

□ 장애인·노인·임산부 등 교통약자를 위한 이동편의 증진정책의 기본방향 및 목표를 제시하기 위한 중장기 마스터플랜 수립

○ 교통수단, 시설, 보행환경 측면의 이동편의 개선계획 및 기타 사업 추진에 필요한 투자 규모 산정과 재원조달방안 마련

□ 이동편의 증진을 위한 실행가능 목표를 수립하여 지자체의 교통약자 이동편의 증진정책 수립을 위한 근거 및 투자 기준 제시

2 계획의 성격 및 범위

가. 계획의 성격

- ☐ 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 이동편의 증진정책의 기본방향 및 목표를 제시하는 5년 단위 법정계획
 - 교통수단·여객시설·보행환경 개선을 통한 교통약자 이동권 확보
 - 정책추진 및 투자지원을 중·장기적으로 일관성 있게 유지하도록 정책의 목표, 방향 및 과제를 제시
- ☐ 「지방교통약자이동편의증진계획」 수립의 준거가 되는 지침
 - 지방자치단체가 수립해야 하는 지방 교통약자 이동편의 증진 계획 수립의 방향과 지침을 제시
 - 지방자치단체의 교통약자 이동편의 증진을 위한 합리적인 투자 근거 및 기준 마련

나. 계획의 범위

- ☐ 공간적 범위 : 전국의 특별시·광역시·시·군(광역시 안에 소재하는 군 제외)을 포함하는 161개 지방자치단체
- ☐ 시간적 범위 : 2017 ~ 2021년
- ☐ 내용적 범위
 - 교통약자증진법 제6조에 의거한 이동편의시설의 개선과 확충을 통한 교통약자 이동권 확보 정책 추진방향

3 계획의 추진경위

- ☐ 「교통약자의 이동편의증진법」 제정('05.1.27)
- ☐ 「교통약자의 이동편의증진법」 시행령 및 시행규칙 제정 ('06.1.27.)
- ☐ 「제1차 교통약자 이동편의증진계획 수립」 ('07~'11)
 - * 연구기관 : 한국교통연구원 ('06.3~'07.1)
- ☐ 「제2차 교통약자 이동편의증진계획 수립」 ('12~'16)
 - * 연구기관 : 한국교통연구원 ('11.3~'12.2)
- ☐ 「제3차 교통약자이동편의증진계획 ('17~'21)」 수립
 - 제2차 계획 추진실적 및 제3차 기간 추진계획 조사('16.6~10.)
 - 증진계획(안) 자문회의('16.3.~, 4회)
 - 격월 관련 기관 및 단체 T/F 회의 ('16. 3~, 4회)
 - 교통약자 관련 R&D 과제 기관 회의 ('16. 5)
 - 기본계획(안)에 대한 유관부처 의견조회('16.12)
- ☐ 국가교통실무위원회 검토·조정(12.14.)

II. 제2차 증진계획의 추진성과 분석

1 제2차 증진계획의 내용

- ☐ 제2차 교통약자 이동편의 증진계획은 “모두가 편리한 교통복지 사회 구현”이라는 비전 하에
 - 교통약자의 이동권 보장, 국가와 지자체간 정책 연계성 강화, 지방계획의 실효성 제고, 국민 인식 제고 등을 목표로 설정
 - ☐ 제1차 계획 시 국가 단일 목표치를 설정했으나, 제2차 계획은 지역별 차등목표치를 설정
 - 지역을 3개 그룹(서울시, 광역시(경기도), 기타)으로 구분하고 인구, 재정 자립도, 교통약자 현황 등 지역적 특성을 고려한 차등 목표치 설정
- * 인구, 재정여건, 교통약자 현황 등을 전문가 AHP(Analytic Hierarchy Process)를 통해 가중치 산정
- 교통약자 이동편의시설* 및 보행환경 실태, 이용자 만족도를 종합하여 교통약자 이동편의 시설의 서비스 수준을 목표치로 설정
- * 전자 문자안내판, 점자표시 손잡이 등 교통수단 및 교통시설 상 교통약자의 이동편의를 위한 시설
- ☐ 교통약자 이동편의 시설별 개선 권고사항 제시
 - 교통약자 이동편의 증진을 위해 개선이 비교적 용이하고, 예산이 적게 소요되는 이동편의 시설 개선을 유도
 - 이동편의 시설의 서비스 수준을 미적합 → 적합으로 전환 유도

2 이동편의시설 추진성과 분석 및 평가

가. 총괄

- ☐ '16년 10월말 현재 이동편의 시설의 기준 적합 설치율은 평균 72.5%이며, 교통수단 77.4%, 여객시설 67.8%, 보행환경 72.2%*
- 이동편의 시설 전체 기준 적합 설치율 72.5%는 교통약자 이동하는데 불편함이 조금 있는 상태로 이동편의시설 개선 및 확충 필요한 상태임

* 주 1 : 한국교통연구원, 「2016년 교통약자 이동편의 실태조사 연구」(2016)

** 주 2 : 조사대상은 교통수단, 여객시설, 도로 등 이동편의시설을 설치해야 하는 시설(교통약자법 시행령 별표)

<표 2-1> 교통약자 이동편의시설 설치 및 관리실태

구분	기준적합*	기준미적합**	미설치***
교통수단	77.4%	7.0%	15.6%
여객시설	67.8%	8.9%	23.3%
보행환경	72.2%	12.3%	15.5%
평균	72.5%	9.4%	18.1%

주 1: 기준적합*은 교통약자이동편의증진법 시행규칙의 기준에 맞게 설치된 경우

주 2: 기준미적합**은 법적기준에 맞지 않게 설치되어 있거나, 유지관리 상태가 불량한 경우

주 3: 미설치***는 설치되어 있지 않은 경우

- ☐ 이동편의 시설의 만족도는 100점 만점 기준 평균 63점이며, 교통수단 66점, 여객시설 64점, 보행환경 60점으로 보통 상태임
 - 일반인과 교통약자의 이동편의시설 이용 시 만족도 결과 상이함
- * 일반인은 교통약자에 비해 만족도 점수 9~10점 높게 조사되어 교통약자의 실질적 이용 만족도는 낮은 것으로 나타남
- ** 전체 만족도 조사대상은 교통약자(3,079부)와 일반인(2,044부)을 6:4로 조사(한국교통연구원, 「2016년 교통약자 이동편의 실태조사 연구」(2016))

나. 추진성과 분석

1. 교통수단

□ 실태조사 결과

- (이동편의시설) 평균 기준적합 설치율은 약 77.4%로, 항공기 98.7%, 철도차량 93.8%, 도시철도 및 전철차량 91.7%, 버스 85.3%, 여객선 17.6% 순
- 여객선을 제외한 나머지 수단은 약 85% 이상의 기준 적합율로 교통약자의 수단 이용이 양호한 상태
- 특히, 항공기·철도·도시철도 및 전철·저상버스는 약 90% 이상의 설치율로 교통약자 이용하는데 불편함이 없는 수준
- 여객선의 낮은 기준 적합율은 선박의 오래된 선령에 기인
 - * 여객선은 타 교통수단보다 미설치(72.4%) 항목 많으며, 이동편의시설 개선을 위해서는 상당한 비용 투입 필요

<표 2-2> 교통수단별 이동편의실태조사 설치율 및 만족도 비교(현황)

(단위 : %, 점)

구분		2011년 말 현황		2016년 말 현황		비교	
		설치율	만족도	설치율	만족도	설치율	만족도
교통수단	일반버스	63	58	72	62	▲9	▲4
	저상버스	96	62	93	70	▽3	▲8
	도시철도 및 전철	91	66	92	68	▲1	▲2
	철도	93	62	94	66	▲1	▲4
	항공기	98	66	99	70	▲1	▲4
	여객선	17	58	18	62	▲1	▲4

주 : 설치율은 기준적합 설치율만 고려한 수치임

2. 여객시설

□ 실태조사 결과

- (이동편의 시설) 도시철도 및 전철역사의 기준적합 설치율이 83.6%로 가장 높고, 철도역사 81.0%, 공항여객터미널 80.9% 순
- 이용빈도가 다른 시설에 비해 높은 버스정류장(39.4%)과 여객자동차터미널(54.4%)은 기준적합 설치율이 평균 이하 수준

<표 2-3> 여객시설별 이동편의실태조사 설치율 및 만족도 비교(현황)

(단위 : %, 점)

구분		2011년 말 현황		2016년 말 현황		비교	
		설치율	만족도	설치율	만족도	설치율	만족도
여객시설	여객자동차터미널	43	56	54	60	▲11	▲4
	도시철도 및 전철역사	78	64	84	68	▲6	▲4
	철도역사	73	62	81	66	▲8	▲4
	공항여객터미널	80	66	81	68	▲1	▲2
	여객선터미널	64	58	68	60	▲4	▲2
	버스정류장	37	56	39	60	▲2	▲4

주 : 설치율은 기준적합 설치율만 고려한 수치임

3. 보행환경

□ 실태조사 결과

- (이동편의 시설) 보행환경의 기준적합 설치율은 72.2%로 교통약자가 이용하는데 조금 불편함이 있는 상태임
- 다만, 횡단보도의 점자블록 및 음향신호기 설치 미흡으로 시각 장애인의 횡단보도 이용이 불편

<표 2-4> 여객시설별 이동편의실태조사 설치율 및 만족도 비교(현황)

(단위 : %, 점)

구분	2011년 말 현황		2016년 말 현황		비교	
	설치율	만족도	설치율	만족도	설치율	만족도
보행환경	69	56	72	60	▲3	▲4

주 : 설치율은 기준적합 설치율만 고려한 수치임

- * 잔여시간 표시기, 턱 낮추기 등의 개선으로 '11년 대비 ▲4점 상승했으며 특히, 시각장애인을 위한 음향신호기 개선(24.9%)의 효과가 큼

3 저상버스·특별교통수단 추진성과 분석 및 평가

가. 저상버스

1. 제2차 증진계획의 내용

□ (목표치) 제2차 계획은 지역별 차등목표치를 설정하고 국가전체 단일 목표치 제시(41.5%)

* 서울시 55%, 광역시(경기도 포함) 40%, 그 외 지역 30%로 설정

○ 보급률은 전국 시내버스대수(2011년 기준) 32,552대 기준 적용

2. 추진성과 분석

□ (보급현황) 제2차 계획 기간(2012~2016) 저상버스 보급계획은 9,594대이며 실제 보급은 3,621대(달성률 37.7%)로 저조

○ 지자체의 저상버스 도입 매칭 예산 확보 부족 등으로 인해 목표 대비 국비지원 실집행 규모가 부족

* (지역별 달성율) 서울시 67.5%, 기타도 50.7%, 광역시(경기도 포함) 33.5%

** 저상버스 도입은 신규 버스 도입에 한하여 지원

<표 2-5> 제2차 증진계획의 저상버스 국고 지원 계획 및 실적 비교

구분		2012년	2013년	2014년	2015	2016년	계
대수 (대)	2차증진 계획	903	1,412	1,847	2,412	3,020	9,594
	지원 실적	821	618	688	725	769	3,621
국고지원금 (억원)	2차증진 계획	420	673	881	1,150	1,441	4,565
	지원 실적	381	282	316	340	340	1,659

자료1 : 제2차 교통약자 이동편의 증진계획 수립 연구(2016), 국토교통부

자료2 : 국토교통부 내부자료

나. 특별교통수단

1. 제2차 증진계획의 내용

□ (목표치) 특별교통수단은 2016년 법정기준 100% 달성을 목표

○ 2012년 60%를 목표로, 이후 매년 10% 추가 확보를 목표

* 2011년 국가전체 특별교통수단 도입률 55.2%

** 중증장애인 1:2급 인구수는 변동하지 않는 것으로 가정

2. 추진성과 분석

□ (보급 현황) 2016년 말 기준 특별교통수단 보급률은 103.3%로 목표치 초과 달성

* '16년 운행대수는 2,820대로 법정대수 2,730대 대비 103.3%

○ 강원도, 충북, 충남, 전남, 경북은 법정기준대수 달성 못함

○ 현 특별교통수단 운영시스템은 휠체어 이용자의 지역 간 이동을 위한 서비스 제공에 한계

<표 2-6> 전국 특별교통수단 도입 현황(2016년)

(단위 : 명, 대, %)

구분	1, 2급 장애인수(명)	법정 기준대수(대)	운행대수 (대)	보급률 (%)	과부족 (대)
합 계	543,659	2,730	2,820	103.3%	-
서울시	86,241	431	437	101.4%	-
부산시	36,317	182	201	110.4%	-
대구시	25,518	128	128	100.0%	-
인천시	27,765	139	140	100.7%	-
광주시	15,195	76	97	127.6%	-
대전시	15,661	78	82	105.1%	-
울산시	9,937	50	51	102.0%	-
세종시	2,038	10	10	100.0%	-
경기도	113,423	578	651	112.6%	-
강원도	20,655	103	98	95.1%	5
충북도	22,972	115	112	97.4%	3
충남도	26,409	131	100	76.3%	31
전북도	26,510	134	139	103.7%	-
전남도	29,138	146	100	68.5%	46
경북도	35,895	179	115	64.2%	64
경남도	42,243	211	319	151.2%	-
제주도	7,742	39	40	102.6%	-

자료 : 각 지자체 내부자료 (2016)

III. 여건과 전망

1 사회·경제 여건 전망

- 우리나라는 출산율 저하로 인한 영유아 감소, 평균수명 연장으로 인한 고령자 증가 등 빠르게 고령사회*로 진입

* 고령화사회(65세 이상 인구의 비중 7%이상) → 고령사회 (65세 이상 인구의 비중 14% 이상) → 초고령화사회(65세 이상 인구의 비중 20% 이상)

- 출산율은 '05년 1.07명 수준에서 점차 증가하여 '15년 1.24명 수준이나, OECD 회원국 평균 수준인 1.68명에 못 미치는 최하위권
- 고령인구 비중은 '17년 14%(고령사회)에서 '25년 20%(초고령사회)로, 향후 초고령사회에 도달하는 기간은 8년에 불과할 것으로 전망

2 교통약자 현황 및 전망

- (교통약자 현황) '15년 기준 우리나라 교통약자*는 전체인구의 25.7%인 약 1,323만명으로, 이는 '10년 대비 약 1.7% 증가한 수준

* 교통약자 : 장애인, 고령자, 임산부, 영유아 동반자, 어린이 등 일상생활에서 이동에 불편함을 느끼는 사람(교통약자법 제2조)

- 특히, 교통약자 중 고령자 비중은 전체의 51.2%*로, 고령자 수는 '10년 대비 약4.4% 증가

* 고령자 51.2%, 어린이 17.7%, 영유아 동반자 17.1%, 장애인 10.7%, 임산부 3.3% 등

<표 3-1> 2015년 전국 교통약자 현황

(단위 : 명, %)

구분	총 인구	교통약자					
		소계	장애인1)	고령자	임산부	어린이	영유아 동반자
인구	51,529,338	13,228,203	1,412,994	6,775,101	438,420	2,334,907	2,266,781
인구대비	100.0	25.7	2.7	13.1	0.9	4.5	4.4
교통약자	-	100.0	10.7	51.2	3.3	17.7	17.1

주 : 교통약자인구의 중복산정을 피하기 위해 장애인 중 영유아(0~4세), 어린이(5~9세), 고령자(65세 이상) 제외

- (교통약자 전망) 제3차 계획기간 중 교통약자의 수는 증가할 것으로 전망

- '17년 전체 인구의 26.8%인 1,367만명에서 '21년 전체 인구의 약 29.0%인 1,497만명으로 연평균 2.3% 증가 전망

<표 3-2> 제3차 증진계획 기간 중 전국 유형별 교통약자 추계인구

(단위 : 명, %)

구분	인구	교통약자					
		소계	장애인	고령자	임산부	어린이	영유아 동반자
2017	인구	50,976,519	13,670,196	1,505,787	7,156,170	432,819	2,308,235
	구성비	100.0	26.8	3.0	14.0	0.8	4.5
2018	인구	51,140,690	13,913,121	1,505,641	7,437,375	429,004	2,276,134
	구성비	100.0	27.2	2.9	14.5	0.8	4.5
2019	인구	51,293,706	14,230,917	1,505,495	7,760,744	425,222	2,277,541
	구성비	100.0	27.7	2.9	15.1	0.8	4.4
2020	인구	51,435,495	14,602,305	1,505,349	8,132,783	421,474	2,283,561
	구성비	100.0	28.4	2.9	15.8	0.8	4.4
2021	인구	51,566,389	14,968,999	1,505,198	8,537,304	417,765	2,254,207
	구성비	100.0	29.0	2.9	16.6	0.8	4.4
증가율		0.3	2.3	-0.01	4.5	-0.9	-0.6

자료 : 통계청, 「장래인구추계」, 2016

- 향후, 교통약자의 지속적인 증가가 예상되며, '26년 전체 33.2%인 1,729만명으로 증가할 것으로 전망

<표 3-3> 제4차 증진계획 기간 중 전국 유형별 교통약자 추계인구

(단위 : 명, %)

구분	인구	교통약자					
		소계	장애인	고령자	임산부	어린이	영유아 동반자
2022	인구	51,685,514	15,388,507	1,505,048	8,967,669	414,089	2,253,561
	구성비	100.0%	29.8%	2.9%	17.4%	0.8%	4.4%
2023	인구	51,791,168	15,830,287	1,504,897	9,420,949	410,445	2,251,144
	구성비	100.0%	30.6%	2.9%	18.2%	0.8%	4.3%
2024	인구	51,887,579	16,297,702	1,504,747	9,899,743	406,833	2,247,902
	구성비	100.0%	31.4%	2.9%	19.1%	0.8%	4.3%
2025	인구	51,972,363	16,789,493	1,504,596	10,402,431	403,253	2,244,944
	구성비	100.0%	32.3%	2.9%	20.0%	0.8%	4.3%
2026	인구	52,042,140	17,286,982	1,504,446	10,917,695	399,704	2,240,172
	구성비	100.0%	33.2%	2.9%	21.0%	0.8%	4.3%
	증가율	0.2	3.0	0.01	5.0	0.9	0.2

자료 : 통계청, 「장래인구추계」, 2016

3

교통약자 지역 간 이동권 확보 요구 증대

- ☐ 우리나라 교통약자 인구수는 2015년 12월 말 현재 13,228천명으로 2005년 12월 말 11,816천명에서 약 112% 증가하였으며 이들의 사회적 참여 또한 증가하고 있는 추세임
- ☐ 정부는 교통약자의 이동권 강화를 위하여 시내버스 노선에 저상버스를 도입하여 운행 중에 있으며, 휠체어 이용자의 철도 이용의 편의를 도모하고자 탑승지원 시스템을 운영하고 있음
- * 이동권이란 일반적으로 이용하는 모든 교통수단을 교통약자들도 차별 없이 안전하고 편리하게 이용하여 자신들이 원하는 장소로 이동할 수 있는 권리를 말함

교통약자의이동편의증진법 제3조(이동권) 교통약자는 인간으로서의 존엄과 가치 및 행복을 추구할 권리를 보장받기 위하여 교통약자가 아닌 사람들이 이용하는 모든 교통수단, 여객시설 및 도로를 차별 없이 안전하고 편리하게 이용하여 이동할 수 있는 권리를 가진다.

- ☐ 그러나 이동의 제약을 가진 장애인, 특히 휠체어 이용 장애인 이 지역 간 이동을 하고자 할 경우 개인 교통수단이나 철도만 이용 가능한 실정임
 - 특별교통수단이 있으나 휠체어 이용자의 지역간 이동을 위한 서비스 공급은 충분하지 못하며, 철도의 경우 일부 장애인 좌석이 마련되어 있지만 좌석수는 충분하지 못한 실정임
 - 시외버스(고속형, 직행형, 일반형)의 경우는 안전상의 이유로 저상버스가 도입되지 않고 있으며 휠체어 승강기(리프트)가 장착된 버스 또한 도입되지 못했음
- ☐ 교통약자의 지역간 이동권 보장을 위하여 철도 노선 부재 지역에 대한 방안이 강구되어야 함

IV. 제3차 교통약자 이동편의 증진계획

비전	더불어 행복한 교통복지 구현
목표	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 이동편의시설 기준 적합 설치율 향상(72.5→81.4%) ◇ 저상버스 보급률 42% 달성 ◇ 특별교통수단 보급 전지역 법정 기준 100% 달성



추진전략 및 추진과제	① 교통수단 이동편의 개선 <ul style="list-style-type: none"> ○ 교통수단 이동편의시설 개선·확충 및 모니터링 강화 ○ 저상버스 및 특별교통수단 보급 확대 ○ 중형 저상버스 보급 확대 및 휠체어 탑승 가능 고속·시외버스 개발 ○ 특별교통수단 지역간 환승·연계를 위한 시스템 구축
	② 여객시설 및 보행환경 이동편의 개선 <ul style="list-style-type: none"> ○ 여객시설 내 이동편의시설 개선·확충 및 교통약자 지원서비스 향상 ○ 보행친화 환경조성을 위한 이동편의시설 개선·확충
	③ 교통약자에 대한 대국민 인식 제고 <ul style="list-style-type: none"> ○ 교통약자 이동편의시설 설치·관리 매뉴얼 제작·보급 ○ 홍보영상 및 홍보물 제작, 공모전 개최를 통한 교통약자 친화적 환경 조성
	④ 계획의 실행력 제고 및 제도 개선 <ul style="list-style-type: none"> ○ 지방 증진계획과의 연계, 연차별 시행계획 모니터링 강화 ○ 특별교통수단 법정보급대수 기준 변경 및 교통약자 이동편의시설 설치 기준 정비

1 비전 및 목표

가. 비전

- ☐ 향후 교통약자의 증가 추세를 고려한 장기적 측면에서 제3차 계획의 이동편의 시설 기준적합 설치율 목표 설정
 - '17년 고령사회(고령자 인구 14%)와 '25년 초고령사회(고령자 인구 20%) 도래로 인해 단기적 측면보다는 장기적 측면 고려
- ☐ 국가단위 목표 설정 원칙을 바탕으로 특·광역시, 그 외 9개 도 등 2개 그룹으로 구분하고 차등 목표를 설정
 - 8개 특별·광역시(세종특별자치시 포함)과 9개 도로 구분
 - 매년 실시하는 교통약자 실태조사의 대상범위와 동일하게 구분하여 모니터링 강화
- ☐ 만족도 결과는 지방 증진계획 수립 시 권고사항 제시를 위한 참고자료로 활용
 - 이동편의시설별 개선 권고사항 제시 시, 만족도 불만족 사항과 설치율 검토 통해 공통부분 우선 제시 필요

기관별 주요역할

- 정부(국토교통부·해양수산부·보건복지부)
 - 정책수립 및 설치기준, 교통수단 표준모델 설정, 국고지원, 모니터링 및 실태조사 주관, R&D 개발
 - 지자체에 개선 권고, 교통사업자에 시설 설치·개선 명령
- 지자체
 - 지자체 매칭 예산지원, 사업시행, 모니터링 참여
 - 이동지원센터 설치·운영, 특별교통수단 이용범위 설정
 - 보행우선구역의 지정·운영, 보행안전시설물 설치
 - 교통사업자에 시설 설치·개선 명령
- 교통사업자 : 시설 개선·유지·관리, 교통약자 지원서비스 제공, 운수종사자 교육

가. 목표

1. 이동편의 시설 목표

- ☐ 향후 교통약자의 증가 추세를 고려한 장기적 측면에서 제3차 계획의 이동편의 시설 기준적합 설치율 목표 설정

* '26년까지 교통수단 및 여객시설의 설치율을 90% 이상으로 유지(교통약자가 이동하는데 불편함이 없는 수준)

- 제2차 계획 기간 기준적합 설치율 90% 이상인 교통수단 및 여객시설 등은 기준적합 설치율 90% 이상 유지

- 제3차 계획 기간 설치율 90% 이상이 불가능한 교통수단 및 여객시설 등은 제4차 계획 목표를 고려하여 중간값을 목표로 설정

- ☐ 국가단위 목표 설정 원칙을 바탕으로 특·광역시, 그 외 9개 도 등 2개 그룹으로 구분하고 차등 목표를 설정

- 이동편의 시설 개선 권고를 통해 개선이 가능한지 여부 등을 고려하여 현실적인 최종 차등 목표 설정

<표 4-1> 이동편의시설의 서비스수준 정의

(단위 : %)

정의	설치율 범위
교통약자가 이동하는데 불편함이 없음 (교통약자 이동편의시설의 보수 및 관리)	안정화 및 유지단계 100~90
교통약자가 이동하는데 불편함이 거의 없음 (교통약자 이동편의시설의 보수 및 개선 필요)	개선단계 89.9~85.0 84.9~80.0 79.9~75.0
교통약자가 이동하는데 불편함이 조금 있음 (이동편의시설 개선 및 확충 필요함)	확충단계 74.9~70.0 69.9~65.0 64.9~60.0
교통약자가 이동하는데 불편함 (교통약자 이동편의시설의 개선 및 확충 시급함)	미흡단계 59.9~54.0 53.9~47.0 46.9~40.0
교통약자가 이동하는데 매우 불편함 (교통약자 이동편의시설의 개선 및 확충 매우 시급함)	시급단계 39.9~0

<표 4-2> 지역별·시설별 최종 차등목표치

(단위 : %)

수단 및 시설		지역별	'16년 설치율	'21년 설치율
교통수단	일반버스	광역시*	80.5	85
		9개 도	68.3	79
		전 국	72.2	82
	지상버스	전 국	93	
	도시철도** 및 전철	전 국	91.7	안정화 및 유지단계 (90% 이상 유지)
	철도**	전 국	93.8	
	항공기**	전 국	98.7	
여객시설	여객선**	전 국	17.6	39
	여객자동차터미널	광역시	57.5	74
		9개 도	52.1	72
		전 국	54.4	73
	도시철도 및 전철 역사	전 국	83.6	90
		광역시	81.1	90
		9개 도	79.7	90
	철도 역사	전 국	81	90
		광역시	80.9	90
		9개 도	67.6	79
	공항***	전 국	67.6	79
보행환경	여객선터미널***	전 국	67.6	79
	버스정류장	광역시	46.8	64
		9개 도	33.1	51
		전 국	39.4	57
	보행환경	광역시	75.2	83
		9개 도	66.6	79
		전 국	72.2	81

주 1: 광역도시*는 서울시, 6개 광역시와 세종시를 포함

주 2: 교통수단 중 도시철도 및 전철**, 철도**, 항공기**, 여객선**은 지역별 차등이 의미가 없으므로 공통 목표치 제시

주 3: 도시철도 및 전철역사*** 및 공항***, 여객선터미널***은 공통 목표치 제시

- ☐ 설치율 목표 달성을 위해 기준 미적합 또는 미설치인 교통수단, 여객시설 및 도로에 대하여 기준 적합으로 전환 가능한 항목*을 우선 개선 권고

* (교통수단) 승강구, 교통약자 좌석, 휠체어 승강설비, 장애인 접근가능표시 등
(여객시설) 장애인 전용주차장, 계단, 점자블럭 등
(보행환경) 보도포장, 점자블럭, 볼라드 등

- 이를 통해, 적은 예산으로 이동편의 시설 관련 제3차 계획 목표 달성이 가능할 것으로 예상

2. 저상버스 및 특별교통수단 목표

가) 저상버스

<목표치>			
구분	현재 보급률 (2016년)	목표연도 보급률 (2021년)	비고(산정근거)
저상버스	19.0%	42.0%	· 2016년 말 - 시내 33,882대, 저상 6,442대 · 2021년 말 - 시내 36,037대, 저상 15,178대

참고 : 2차 증진계획(2016년)의 저상버스 목표치 41.5% (시내 32,552대, 저상 13,493대)

□ (목표치) 시내버스의 차령 및 지자체 재정여건 등 저상버스 보급 관련 요인들을 고려하여 2021년까지 수평 승하차가 가능한 저상버스를 전국 시내버스의 42.0%까지 보급

- 2021년도 저상버스 보급률은 추세를 고려한 보급 예측치에 지자체의 저상버스 도입에 대한 의지를 고려하여 목표치를 재설정(서울시 65%, 광역시 45%, 9개도 32%)

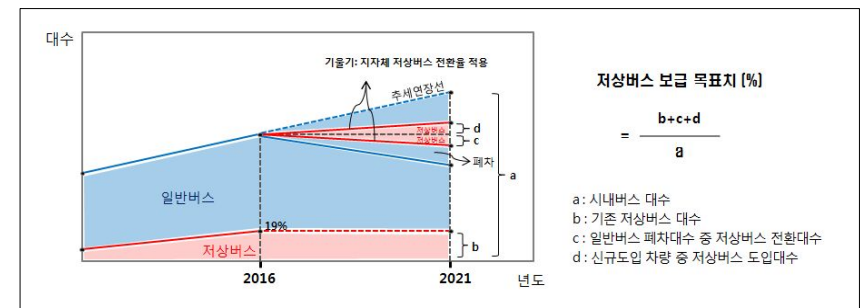
* 국비지원 비율 : 서울 40%, 기타 시·도 50%

기관별 주요역할

- **정부(국토교통부)**
 - 정책수립 및 설치기준, 표준모델 설정, 국고지원, 모니터링 및 실태조사 주관, R&D 개발
- **지자체**
 - 지자체 매칭 예산지원, 사업시행
 - 교통사업자에 시설 설치·개선 명령
- **교통사업자** : 시설 개선·유지·관리, 교통약자 지원서비스 제공, 운수종사자 교육

□ (산정근거) 증진계획의 실효성 제고를 위해 실행 가능한 저상버스 보급 목표치 분석 필요

- 목표연도(2021년)의 시내버스 대수(a)는 2012년부터 2016년까지 시내버스 증가를 고려한 추세연장선을 적용하여 산정
- 목표연도의 저상버스 보급대수(b+c+d)는 일반버스에서 저상버스 대수로 전환되는 평균 전환율을 고려하여 산정
 - b : 2016년 말 기준 저상버스 대수가 2021년까지 유지되며, 제3차 증진계획 기간 중 기존 저상버스가 차령으로 인해 대·폐차 될 경우, 반드시 저상버스로 전환되는 것으로 가정
 - c : 차령 초과로 일반버스가 폐차 될 시, 저상버스로 대차되는 전환비율을 산정하고, 목표연도까지 전환비율을 적용하여 폐차되는 일반버스 중 저상버스로 대차되는 대수를 산정
 - d : 2017년 이후 목표연도까지 신규로 도입되는 차량 중 전환비율을 적용하여 저상버스로 도입되는 대수를 산정



[그림 4-1] 저상버스 보급률 목표치 산정 방법론

- 제2차 계획 기간 저상버스 보급에 대한 자료 분석결과 일반버스 폐차대수 중 저상버스 전환율은 전국 평균 68.3%
- 각 지자체별 저상버스 전환율을 적용하여 예측한 2021년도 저상버스 보급률은 전국 36.6%, 서울시 60.3%, 광역시 39.2%, 9개도 26.3%

<표 4-3> 지역별 저상버스 평균 전환율

(단위 : %)

전국	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	세종
68.3	99.4	45.3	78.7	51.5	100.0	82.1	63.2	70.1
경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
40.5	98.7	58.3	90.4	77.5	26.0	61.6	55.1	63.5

자료 : 전국버스운송사업조합연합회(2016)

나) 특별교통수단

<목표치>

구분	현재 보급률 (2016년)	목표연도 보급율 (2021년)	비고(선정근거)
특별교통수단	103.3%	전 지자체 100%	· 「교통약자이동편의증진법」 제16조 · 「교통약자이동편의증진법」 시행규칙 제5조

- ☐ (목표치) 특별교통수단은 2021년 목표 연도까지 전 지자체에 법정기준 보급대수 100% 유지를 목표

* 국비지원 비율 : 서울 40%, 기타 시·도 50%

기관별 주요역할

- 정부(국토교통부)
 - 정책수립 및 설치기준, 표준모델 설정, 국고지원, 모니터링 및 실태조사 주관, R&D 개발
- 지자체
 - 지자체 매칭 예산지원, 사업시행, 모니터링 참여
 - 이동지원센터 설치·운영, 특별교통수단 이용범위 설정
 - 교통사업자에 시설 설치·개선 명령
- 교통사업자 : 시설 개선·유지·관리, 교통약자 지원서비스 제공, 운수증사자 교육

- 도입기준 미달 지자체 : 광역 5개 지자체(강원, 충북, 충남, 전남, 경북 / 149대)에 우선 재정 지원

3. 만족도 목표

- ☐ '11년과 '16년 만족도 현황을 분석한 결과, '16년 만족도는 '11년 대비 평균 2점 상승

<표 4-4> 교통약자 유형별 만족도 점수

구분			2011년(①)	2016년(②)	비고 (②-①)
교통 수단	버스	일반버스	56점	58점	▲2점
		저상버스	62점	65점	▲3점
	도시철도		64점	65점	▲1점
	철도		61점	63점	▲2점
	항공기		65점	67점	▲2점
	여객선		58점	60점	▲2점
	평균		61점	63점	▲2점
	여객 시설	여객자동차 터미널		54점	56점
버스정류장		57점	58점	▲1점	
철도역사		61점	62점	▲1점	
도시철도 및 광역전철역사		63점	63점	-	
공항		64점	65점	▲1점	
여객선터미널		57점	57점	-	
평균		59점	60점	▲1점	
보행환경			54점	56점	▲2점
전체평균			58점	60점	▲2점

* 조사 결과, 이동편의 시설 만족도는 일반인>비장애인>장애인 순

주:비장애인은 교통약자 중 고령자와 임신부

- ☐ 제3차 계획 만족도 목표치 설정(모든 분야 70점 이상)

<표 4-5> 이용자만족도 목표치

구분			2016년	2021년
교통수단	버스	일반버스	58점	70점
		저상버스	65점	70점
	도시철도		65점	80점
	철도		63점	80점
	항공기		67점	80점
	여객선		60점	70점
	평균		63점	70점
여객시설	여객자동차 터미널		56점	70점
	버스정류장		58점	80점
	철도역사		62점	80점
	도시철도 및 광역전철역사		63점	80점
	공항		65점	80점
	여객선터미널		57점	80점
	평균		60점	70점
보행환경			56점	70점
전체 평균			60점	70점

2

중점 추진 과제

가. 교통수단 편의시설 개선

1. 총괄

- ☐ '16년 기준 이동편의시설 기준 적합 설치율 90% 이상인 교통수단은 현 설치율 유지하고 서비스 수준 향상

* 저상버스 내부편의시설, 도시철도차량, 철도차량, 항공기 현 상태 유지 및 관리

- ☐ 여객선(설치율 17.6%) 등 개선이 시급한 교통수단은 정부·지자체에서 이동편의시설 확충 예산 지원 추진

기관별 주요역할

- 정부(국토교통부·해양수산부·보건복지부)
 - 정책수립 및 설치기준, 모니터링 및 실태조사 주관, R&D 개발
 - 지자체에 개선 권고
- 지자체
 - 모니터링 참여
 - 교통사업자에 시설 설치·개선 명령
- 교통사업자 : 시설 개선·유지·관리, 교통약자 지원서비스 제공, 운수종사자 교육

- ☐ 기준적합 설치항목 중 기준 미적합 또는 미설치인 사항 중 기준적합으로 전환 가능한 항목을 우선 개선 권고

○ 적은 예산을 통해 기준적합 설치율로 전환이 가능한 사항 우선 고려

- ☐ 이동편의시설 개선 권고사항은 이용자 만족도 분석을 통한 불만족 사항과 이동편의 시설 설치율을 고려하여 도출하고, 이를 지방 교통약자 이동편의 증진계획에도 반영 추진

* 교통수단 이용에 제약이 많은 장애인 > 비장애인 > 일반인 불만족 이동편의시설 우선개선

- ☐ 비교적 설치율이 양호한 저상버스, 도시철도 및 전철, 철도, 항공기의 제3차 계획 기간 교통약자 이동편의 시설 설치율은 90% 이상 유지를 목표
- 교통약자 유형별 맞춤형 안전서비스 강화를 통해 만족도 향상 도모

<표 4-6> 교통수단별 설치율 목표

(단위 : %)

구분	'16년	'21년	정의
일반버스	72.2	82	· 교통약자 이동에 불편함 거의 없음 (이동편의시설의 보수 및 개선필요)
저상버스	93	90% 이상 유지	· 교통약자 이동에 불편함 없음·서비스 제고 (이동편의시설의 보수 및 관리)
도시철도 및 전철	91.7		
철도차량	93.8		
항공기	98.7		
여객선	17.6	50	· 교통약자 이동에 매우 불편 (이동편의시설의 개선 및 확충 매우시급)

(단위 : %)

2. 일반버스 시설 개선

- ☐ 제3차 계획 기간 일반버스의 교통약자 이동편의 시설 설치율 목표는 약 82.0%('16년 72.2% → '21년 82.0%)

○ 광역도시에 비해 9개 도에서 일반버스 이동편의 시설의 개선·확충이 보다 많이 필요

* (광역도시) '16년 80.5% → '21년 85%, (9개 도) '16년 68.3% → '21년 79%

- ☐ 해당 지자체와 운송수단 관리·운영 주체는 아래의 권고사항을 우선적으로 보완하도록 노력하고, 국가 및 지자체는 개선여부에 대해 지속적으로 모니터링을 실시

○ (1순위) 전자문자안내판은 이용자를 위해 굵은 글씨체와 알아보기

쉬운 색상을 국문과 영문으로 제공

- (2순위) 자동안내시설은 이용자가 명확하게 알아들을 수 있도록 국어와 영어로 하여야 함
- (3순위) 교통약자좌석은 출입구 근처에 전체 좌석의 1/3이상 설치하여 이용자 편의를 도모하여야 함
- (4순위) 승강구의 계단코와 그 주위부분은 색상 및 명도차이를 크게 하여 계단을 쉽게 알아볼 수 있도록 하여야 함

<표 4-7> 일반버스 차량의 개선 및 확충사항

구 분	전 국	광역시·도	9개 도
2016년 설치율	72.2%(확충단계)	80.5%(개선단계)	68.3%(확충단계)
2021년 목표치	82%(개선단계)	85%(개선단계)	79%(개선단계)
개선시급시설	전자문자안내판, 자동안내시설, 교통약자 좌석, 승강구		
이용자불만족시설	안내시설, 교통약자좌석, 승강구, 장애인접근가능표시		
권고사항	1순위 : 전자문자안내판(문자형태, 문자언어)		
	2순위 : 자동안내시설(방송음성, 방송언어)		
	3순위 : 교통약자좌석(비율, 설치위치)		
	4순위 : 승강구(계단색상)		

3. 여객선 시설 개선

- ☐ 제3차 계획 기간 여객선의 교통약자 이동편의 시설 설치율 목표는 약 50%('16년 17.6% → '21년 50%)
- ☐ 해당 지자체와 운송수단 관리·운영 주체는 아래의 권고사항을 우선적으로 보완하도록 노력하고, 국가 및 지자체는 개선여부에 대해 지속적으로 모니터링을 실시
 - (1순위) 전자문자안내판은 이용자를 위해 굵은 글씨체와 알아보기 쉬운 색상을 한글과 영문으로 제공하여야 함
 - (2순위) 여객정원 100인당 1개소 이상, 출입구 접근이 쉬운 장소에 휠체어 사용자 전용공간 설치

- (3순위) 장애인전용화장실은 휠체어전용좌석과 가까운 위치에 1개소 이상 설치하여야 함
- (4순위) 자동안내시설은 이용자가 명확하게 알아들을 수 있도록 국어와 영어로 하여야 함

<표 4-8> 여객선의 개선 및 확충사항

구 분	전 국
2016년 설치율	17.6%(시급단계)
2021년 목표치	50%(미흡단계)
개선시급시설	전자문자안내판, 장애인전용화장실, 휠체어 보관함 및 교통약자 좌석
이용자불만족시설	안내시설, 내부시설, 휠체어 보관함 및 교통약자 좌석
권고사항	1순위 : 전자문자안내판(문자형태, 문자언어)
	2순위 : 교통약자좌석(휠체어 사용자 전용공간)
	3순위 : 장애인전용화장실(전용화장실)
	4순위 : 자동안내시설(방송음성, 방송언어)

나. 저상버스 및 특별교통수단 보급 확대

1. 총괄

- ☐ 저상버스는 시내버스 차령 및 지자체 재정여건 등 저상버스 보급 관련 요인들을 고려하여 2021년 전국 시내버스의 **42.0%**까지 보급

* 중형저상버스 통해 농어촌 및 대중교통 취약지역 보급

- ☐ 특별교통수단은 2021년 목표 연도까지 **법정기준 보급대수 100%** 유지 및 전 지자체 법정기준 달성

2. 저상버스 보급 확대

기관별 주요역할

- 정부(국토교통부)
 - 정책수립 및 설치기준, 표준모델 설정, 국고지원, 모니터링 및 실태조사 주관, R&D 개발
- 지자체
 - 지자체 매칭 예산지원, 사업시행
 - 교통사업자에 시설 설치·개선 명령
- 교통사업자 : 시설 개선·유지·관리, 교통약자 지원서비스 제공, 운수종사자 교육

- ☐ (연차별 보급계획) 2016년 현재 저상버스 보급대수는 6,447대이며, 2021년에는 전체 시내버스 중 저상버스 15,178대가 운행 예정

* 제3차 증진계획 기간 동안 시내버스 증가추이 및 대·폐차 고려한 예측치

<표 4-9> 저상버스 연차별 보급계획

(단위: 대, %)

구 분	총계	2016현재	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
당해연도 도입대수	12,176		698	2,894	2,791	2,806	2,987
저상버스 폐차대수	3,445	-	498	878	773	561	735
저상버스 누적 보급대수		6,447	6,647	8,663	10,681	12,926	15,178
시내버스대수	-	33,867	34,302	34,737	35,172	35,607	36,042
보급율	-	19%	19%	25%	30%	36%	42%

주1 : 도입대수 - 저상버스를 도입한 차량대수(신차, 대폐차)

주2 : 3차 계획기간(5개년) 동안 총 12,176대를 추가 보급하나 3,445대가 폐차 예정으로 순증 보급은 8,731대임

- ☐ (중형 저상버스) 농어촌지역은 시내버스의 운영 수익 감소로 인해 지자체의 적자보조금의 규모가 급격히 증가

- 중형 저상버스 R&D 사업을 통해 교통소외지역, 지역적 한계를 가지고 있는 지역에 중형 저상버스를 도입할 계획
- 목표 도입대수는 교통카드 이용자료를 토대로 시간대별 버스 차량인원 분석을 통해 산정했으며, 전체 시내버스 차량 중 5%를 중형저상버스로 대체 가능
 - 9년의 차령을 적용하였을 경우, 대체 가능한 시내버스 대수는 2019년부터 2021년까지 총 540대이며, 매년 180대 보급을 목표

* 시범운영 및 R&D 과제 완료('17), 양산화 준비('18), 보급('19)

3. 특별교통수단 보급 확대

기관별 주요역할

- 정부(국토교통부)
 - 정책수립 및 설치기준, 표준모델 설정, 국고지원, 모니터링 및 실태조사 주관, R&D 개발
- 지자체
 - 지자체 매칭 예산지원, 사업시행, 모니터링 참여
 - 이동지원센터 설치·운영, 특별교통수단 이용범위 설정
 - 교통사업자에 시설 설치·개선 명령
- 교통사업자 : 시설 개선·유지·관리, 교통약자 지원서비스 제공, 운수종사자 교육

- ☐ (특별교통수단 보급 실태) 2016년 말 기준 특별교통수단 운행 대수는 2,816대로 법정대수 2,702대 대비 **104.2%** 보급

- ☐ 교통약자 이동편의 실태조사를 통해 매년 전 지자체 특별교통수단 보급 목표율 100% 유지를 위한 **모니터링 필요**

- 기초자치단체 중 특별교통수단을 한 대도 도입하지 못한 경기도 안성시와 가평군, 경상북도 울릉군에 차량 구입 지원비에 대한 예산을 우선 지원하여 특별교통수단 보급을 권고할 계획

* 특별교통수단 법정기준대수 : 경기 안성시 11대, 가평군 8대, 경북 울릉군 1대



[그림 4-2] 특별교통수단 외관 및 내부 장치

다. 여객시설 및 보행환경 이동편의 개선

- '21년까지 기준 교통약자가 이동하는데 불편함이 거의 없는 수준 달성 즉, 여객시설 기준적합 설치율 80% 이상 수준으로 향상

* 도시철도역사, 철도역사, 공항터미널은 90% 안정화 및 유지단계 유지

- 이동편의시설 실태조사 대상은 전수조사를 원칙으로 하고 있으나, 버스정류장의 경우 조사수량, 조사기간, 지자체와 중복조사 등을 고려하여 표본조사 시행

- 버스정류장은 여객시설(터미널, 역사 등)에서 근접한 버스정류장을 대상으로 표본 조사 실시

기관별 주요역할

- 정부(국토교통부)
 - 정책수립 및 설치기준, 표준모델 설정, 국고지원, 모니터링 및 실태조사 주관, R&D 개발
 - 지자체에 개선 권고, 교통사업자에 시설 설치·개선 명령
- 지자체
 - 지자체 매칭 예산지원, 사업시행, 모니터링 참여
 - 교통사업자에 시설 설치·개선 명령
- 교통사업자 : 시설 개선·유지·관리, 교통약자 지원서비스 제공, 운수종사자 교육

<표 4-10> 여객시설·보행환경 설치율 목표

(단위 : %)

구분	현재 서비스수준	2021년 서비스수준	정의
여객자동차터미널	54.4	73	· 교통약자 이동에 불편함 조금 있음 (이동편의시설의 개선 및 확충필요)
도시철도 및 전철역사	83.6	90	· 교통약자 이동에 불편함 없음 (이동편의시설의 보수 및 관리)
철도역사	81	90	· 교통약자 이동에 불편함 없음 (이동편의시설의 보수 및 관리)
공항여객터미널	80.9	90	· 교통약자 이동에 불편함 없음 (이동편의시설의 보수 및 관리)
여객선터미널	67.6	79	· 교통약자 이동에 불편함 거의 없음 (이동편의시설의 보수 및 개선필요)
버스정류장	39.4	57	· 교통약자 이동에 불편 (이동편의시설의 개선 및 확충 시급)
보행환경	72.2	81	· 교통약자 이동에 불편함 거의 없음 (이동편의시설의 보수 및 개선필요)

1. 여객자동차터미널

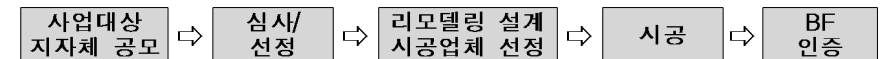
- ☐ 제3차 계획 기간 여객자동차터미널의 교통약자 이동편의 시설 설치율 목표는 약 73.0%(‘16년 54.4% → ‘21년 73.0%)
- ☐ 해당 지자체와 운송시설 관리·운영 주체는 아래의 권고사항을 우선적으로 보완하도록 노력하고, 국가 및 지자체는 개선여부에 대해 지속적으로 모니터링을 실시
 - (1순위) 시각장애인이 해당시설의 주요시설 위치 등에 알 수 있도록 주 출입구에 점자 안내판 등 유도 및 안내시설 설치
 - (2순위) 화장실내 장애인을 위한 수평 및 수직손잡이가 구비된 장애인용 소변기를 설치
 - (3순위) 출입구와 가까운 곳에 장애인 전용 주차구역 설치 및 주차구역에서 출입구까지 보행안전통로 확보
 - (4순위) 경사로의 손잡이 높이는 0.8~0.9m로 설치하고, 손잡이 끝에는 시각장애인이 이용 할 수 있는 점자표지판을 설치

<표 4-11> 여객자동차터미널의 개선 및 확충사항

구 분	전 국	광역도시	9개 도
2016년 설치율	54.4%(미흡단계)	57.5%(미흡단계)	52.1%(미흡단계)
2021년 목표치	73%(확충단계)	74%(확충단계)	72%(확충단계)
개선시급시설	안내시설, 위생시설, 내부시설		
이용자불만족시설	내부시설, 안내시설, 매개시설		
권고사항	1순위 : 유도 및 안내시설(점자표지 안내도) 2순위 : 소변기(수평 및 수직손잡이) 3순위 : 장애인전용주차구역(보행안전통로) 4순위 : 경사로(손잡이 높이, 점자표지판)		

- ☐ 여객자동차터미널 장애물 없는(Barrier free) 생활환경 시범사업 지속 실시

- (추진배경) 다중이용시설인 여객자동차터미널에 대하여 BF (Barrier-Free)인증 기법을 도입하여 교통약자 이동편의시설 개선하는 사업 실시 중 (‘15~)
 - 교통약자가 시설물을 접근·이용하기 편리하도록 설계·시공하고 BF인증 취득
 - BF인증시범사업 실시 가능한 217개 터미널 중 공모방식을 통한 시범사업 시행중
- (현황) ‘15년 5개소(청주, 창원, 울산남구, 제천, 충주) 사업 완료, ‘16년 3개소(수원, 광양, 영덕) 선정 후 국고보조금(3억원) 지급 (‘16.8월)하여, 공사 진행 중
- (주요내용) BF 인증기준에 의한 출입구 단차제거, 고원식 횡단보도, 자동문, 미끄럼방지·점자블록, 장애인 화장실·주차장 등 설치



[그림 4-3] 장애물 없는(Barrier free) 생활환경 시범사업추진절차

- 지자체 주관으로 사업시행하며 국가와 지자체가 사업비 50:50 부담
- ‘17년 4개소 선정하여 사업 시행 예정
- 217개 터미널 중 증진계획 기간 중 약 50%(92개소) 달성 목표
- ‘18년부터 20개소 터미널 BF인증 시범사업

2. 도시철도 및 전철역사

- ☐ 제3차 계획 기간 도시철도 및 전철역사의 교통약자 이동편의 시설 설치율 목표는 약 90.0%(‘16년 83.6% → ‘21년 90.0%)
- ☐ 해당 지자체와 운송시설 관리·운영 주체는 아래의 권고사항을

우선적으로 보완하도록 노력하고, 국가 및 지자체는 개선여부에 대해 지속적으로 모니터링을 실시

- (1순위) 자동 출입문 고장 시 관리자를 호출할 수 있는 호출벨 설치 및 사무실 내 시각장애인이 알 수 있는 점자표지판 부착
- (2순위) 에스컬레이터에는 양끝 고정 손잡이에 점자표지 설치
- (3순위) 시각장애인이 주요시설의 위치 등을 알 수 있도록 유도 및 안내를 위한 점자안내판을 주 출입구에 설치
- (4순위) 복도 및 통로에는 손잡이 높이는 0.8~0.9m로 설치하고, 손잡이 끝에는 시각장애인이 이용 할 수 있는 점자표지판을 설치

<표 4-12> 도시철도 및 전철 역사의 개선 및 확충사항

구 분	전 국
2016년 설치율	83.6%(개선단계)
2021년 목표치	90%(안정화 및 유지단계)
개선시급시설	안내시설, 내부시설, 매개시설
이용자불만족시설	매개시설, 내부시설, 안내시설
권고사항	1순위 : 주 출입구(사무실 점자표지판, 출입구 옆 호출벨) 2순위 : 에스컬레이터(손잡이 점자표시) 3순위 : 유도 및 안내시설(점자표지 안내도) 4순위 : 복도 및 통로(손잡이 높이, 점자표지판 설치)

□ 도시철도 및 광역전철역사 이동편의시설 설치지원

- (사업목적) 도시철도 역사에 이동편의시설(엘리베이터 및 에스컬레이터)를 확충하여 교통약자 이동편의 제공
- (사업근거) 교통약자의 이동편의증진법(‘05.1.27), 도시철도법 제22조(정부지원 등), 도시철도의 건설과 지원에 관한 기준(국토교통부 예규 제27호)

- ‘08~18년까지 도시철도 역사에 이동편의시설(엘리베이터 및 에스컬레이터)를 확충하여 교통약자 이동편의 제공
 - 엘리베이터(E/V) 470대, 에스컬레이터(E/S) 513대 설치 지원
- 도시철도역사 이동편의시설 설치지원은 증진계획 기간 중 366억원 지원 예정
 - 보조비율 : 40%(서울시 30%)
 - 국고지원 : ‘17년 95억원, ‘18년부터 ‘20년까지 271억원
- (기대효과) 이동편의시설 확충에 따른 장애인, 노약자 등 교통약자 이동편의 제공

□ 도시철도 및 광역전철역사 이동편의시설 시범사업

- 교통수단, 여객시설, 도로(보행환경), 환승 등 종합적으로 판단할 수 있는 도시철도 역사 시범지역 선정하여 시범사업
 - 교통약자 이동 동선에 따른 시설 우선 순위 및 가중치 산정
 - 교통약자로 구성된 평가단 구성을 통한 실질적 만족도 제고
- ‘18년부터 매년 1개소씩 선정하여 계획기간 중 총 4개소 완료

3. 철도역사

- 제3차 계획 기간 철도역사의 교통약자 이동편의 시설 설치율 목표는 약 90.0%(‘16년 81.0% → ‘21년 90.0%)
- 해당 지자체와 운송시설 관리·운영 주체는 아래의 권고사항을 우선적으로 보완하도록 노력하고, 국가 및 지자체는 개선여부에 대해 지속적으로 모니터링을 실시
 - (1순위) 경사로의 손잡이 높이는 0.8~0.9m로 설치하고, 손잡이 끝에는 시각장애인이 이용 할 수 있는 점자표지판을 설치
 - (2순위) 시각장애인이 해당시설의 주요 위치를 알 수 있는 유도 신호장치 설치
 - (3순위) 출입구와 가까운 곳에 장애인 전용 주차구역 설치 및 주차구역에서 출입구까지 보행안전통로 확보
 - (4순위) 철도역사의 에스컬레이터에는 양끝 고정손잡이에 점자 표지를 설치

<표 4-13> 철도역사의 개선 및 확충사항

구 분	전 국	광역도시	9개 도
2016년 설치율	81.0%(개선단계)	81.1%(개선단계)	79.7%(개선단계)
2021년 목표치	90%(안정화 및 유지단계)	90%(안정화 및 유지단계)	90%(안정화 및 유지단계)
개선시급시설	기타시설, 안내시설, 매개시설		
이용자 불만족시설	내부시설, 안내시설, 매개시설		
권고사항	1순위 : 경사로(손잡이 높이, 점자표지판) 2순위 : 유도 및 안내시설(유도신호장치) 3순위 : 장애인전용주차구역(보행안전통로) 4순위 : 에스컬레이터(손잡이 점자표시)		

□ 철도 역사 이동편의시설 시범사업

- 교통수단, 여객시설, 도로(보행환경), 환승 등 종합적으로 판단 할 수 있는 철도 역사 시범지역 선정하여 시범사업
 - 교통약자 이동 동선에 따른 시설 우선 순위 및 가중치 산정
 - 교통약자로 구성된 평가단 구성을 통한 실질적 만족도 제고
- ‘18년부터 매년 1개소씩 선정하여 계획기간 중 총 4개소 완료

4. 공항여객터미널

- 제3차 계획 기간 공항여객터미널의 교통약자 이동편의 시설 설치율 목표는 약 90.0%(‘16년 80.9% → ‘21년 90.0%)
- 해당 지자체와 운송시설 관리·운영 주체는 아래의 권고사항을 우선적으로 보완하도록 노력하고, 국가 및 지자체는 개선여부에 대해 지속적으로 모니터링을 실시
 - (1순위) 시각장애인이 주요시설의 위치 등을 알 수 있도록 유도 및 안내를 위한 점자안내판을 주 출입구에 설치
 - (2순위) 장애인이 이용가능한 화장실의 남·녀 구분 설치 및 미끄럽지 않은 구조 및 재질로 바닥 마감
 - (3순위) 복도 및 통로에 0.8~0.9m의 손잡이 연속 설치, 손잡이 끝에는 점자표지판 부착
 - (4순위) 공항의 주 출입구부터 종합안내서비스까지 점자블록을 설치

<표 4-14> 공항여객터미널의 개선 및 확충사항

구 분	전 국
2016년 설치율	80.9%(개선단계)
2021년 목표치	90%(안정화 및 유지단계)
개선시급시설	안내시설, 위생시설, 내부시설
이용자불만족시설	안내시설, 기타시설, 매개시설
권고사항	1순위 : 유도 및 안내시설(점자표지 안내도) 2순위 : 화장실 일반사항(대변기 남녀구분설치, 바닥마감) 3순위 : 복도 및 통로(손잡이 높이, 점자표지판 설치) 4순위 : 점자블록(설치장소)

☐ 교통약자를 위한 항공교통 서비스 개선(제2차 항공정책기본계획 (2015~2019))

- 정기적인 공항 및 항공기 시설환경 실태조사 등을 통해 교통약자를 위한 시설개선 방안 마련('15~)
- 공항시설에 보편적 설계*개념을 도입하고 교통약자 만족도 조사 및 스트레스 분석등을 통해 단위시설별 개선 추진('17)
- * 보편적 설계(Universal Design) : 장애의 유무나 연령 등에 관계없이 모든사람이 제품, 건축 서비스등을 편리하고 안전하게 이용할 수 있도록 설계
- 교통약자를 대상으로 적절한 인적서비스 제공을 위한 항공사 및 공항직원 교육·훈련 프로그램 실시

☐ 공항터미널 이동편의시설 시범사업

- 교통수단, 여객시설, 도로(보행환경), 환승 등 종합적으로 판단할 수 있는 공항터미널 시범지역 선정하여 시범사업
 - 교통약자 이동 동선에 따른 시설 우선 순위 및 가중치 산정

- 교통약자로 구성된 평가단 구성을 통한 실질적 만족도 제고
- '18년부터 매년 1개소씩 선정하여 계획기간 중 총 4개소 완료

5. 여객선 터미널

- ☐ 제3차 계획 기간 여객선 터미널의 교통약자 이동편의 시설 설치율 목표는 약 79.0%('16년 67.6% → '21년 79.0%)
- ☐ 해당 지자체와 운송시설 관리·운영 주체는 아래의 권고사항을 우선적으로 보완하도록 노력하고, 국가 및 지자체는 개선여부에 대해 지속적으로 모니터링을 실시
 - (1순위) 계단코에 줄눈넣기 또는 경질 고무류 등의 미끄럼 방지마감, 계단 손잡이 끝에 점자표지판 부착
 - (2순위) 시각장애인이 주요시설의 위치 등을 알 수 있도록 유도 및 안내를 위한 점자안내판을 주 출입구에 설치
 - (3순위) 화장실 내 장애인을 위한 수평 손잡이가 구비된 장애인용 소변기를 설치 및 사용여부를 시각적으로 알 수 있는 설비 부착
 - (4순위) 화장실내 장애인을 위한 수평 및 수직손잡이가 구비된 장애인용 소변기를 설치

<표 4-15> 여객선터미널의 개선 및 확충사항

구 분	전 국
2016년 설치율	67.6%(확충단계)
2021년 목표치	79%(개선단계)
개선시급시설	안내시설, 기타시설, 위생시설
이용자불만족시설	매개시설, 내부시설, 안내시설
권고사항	1순위 : 계단(계단코, 손잡이 점자표지판) 2순위 : 유도 및 안내시설(점자표지 안내도) 3순위 : 대변기(수평손잡이, 사용여부 설비) 4순위 : 소변기(수평 및 수직손잡이)

6. 버스정류장

- ☐ 제3차 계획 기간 버스 정류장의 교통약자 이동편의 시설 설치율 목표는 약 57.0%(‘16년 39.4% → ‘21년 57.0%)
- ☐ 해당 지자체와 운송시설 관리·운영 주체는 아래의 권고사항을 우선적으로 보완하도록 노력하고, 국가 및 지자체는 개선여부에 대해 지속적으로 모니터링을 실시
 - (1순위) 시각 장애인의 유도를 위한 선형·점형블록 설치 및 승강장의 보도폭이 좁은 경우 점형블록만 설치
 - (2순위) 대기시설의 연석은 15cm이하로 설치하되 이용자가 횡단보도를 이용하는데 불편함이 없어야 함
 - (3순위) 행선지·시간표 등 버스의 운행에 관한 정보를 제공 하는 안내판은 점자와 음성으로도 안내가 가능해야 함
 - (4순위) 버스정류장은 휠체어 진출입 및 회전이 가능하여야 함

<표 4-16> 버스정류장의 개선 및 확충사항

구 분	전 국	광역도시	9개 도
2016년 설치율	39.4%(시급단계)	46.8%(미흡단계)	33.1%(시급단계)
2021년 목표치	57%(미흡단계)	64%(확충단계)	51%(미흡단계)
개선시급시설	보도, 안내시설, 점자블록		
이용자불만족시설	점자블록, 보도, 안내시설		
권고사항	1순위 : 점자블록(선형 및 점형블록)		
	2순위 : 보도(턱낮추기)		
	3순위 : 안내시설(점자 및 음성안내)		
	4순위 : 활동공간(휠체어 진출입)		

7. 보행환경

- ☐ '21년 기준 교통약자가 이동하는데 불편함이 조금 있는 수준 달성 즉, 보행환경 기준적합 설치율 81% 이상 수준으로 향상
 - * 주거지부터 여객시설로 접근 보행 환경에 관하여 지방 증진계획 사항

기관별 주요역할

- 정부(국토교통부)
 - 정책수립 및 설치기준, 표준모델 설정, 국고지원, 모니터링 및 실태조사 주관, R&D 개발
 - 지자체에 개선 권고, 교통사업자에 시설 설치·개선 명령
- 지자체
 - 사업시행, 모니터링 참여
 - 보행우선구역의 지정·운영, 보행안전시설물 설치
 - 교통사업자에 시설 설치·개선 명령

- ☐ 이동편의시설 개선 권고사항은 이용자 만족도 분석을 통한 불만족 사항과 이동편의 시설 설치율을 고려하여 도출하고, 이를 지방 교통약자 이동편의 증진계획에 반영 추진
 - * 장애인 > 비장애인 > 일반인의 불만족 이동편의시설을 우선 개선 추진
- ☐ 해당 지자체와 운송시설 관리·운영 주체는 아래의 권고사항을 우선적으로 보완하도록 노력하고, 국가 및 지자체는 개선여부에 대해 지속적으로 모니터링을 실시
 - (1순위) 시각 장애인을 위한 음향 신호기를 횡단보도 전면에 설치
 - (2순위) 횡단보도와 접속하는 보·차도의 높이는 2cm 이하 설치
 - (3순위) 횡단보도 잔여시간을 알 수 있는 시간표시기를 설치
 - (4순위) 음향신호기 전면에는 점형블록을 설치

<표 4-17> 보행환경의 개선 및 확충사항

구 분	전 국	광역시	9개 도
2016년 설치율	72.2%(확충단계)	75.2%(개선단계)	66.6%(확충단계)
2021년 목표치	81%(개선단계)	83%(개선단계)	79%(개선단계)
개선시급시설	횡단보도 턱낮추기, 점자블록, 잔여시간표시기		
이용자 불만족시설	포장, 음향신호기, 잔여시간표시기		
권고사항	1순위 : 음향신호기, 2순위 : 턱 낮추기, 3순위 : 잔여시간표시기 4순위 : 점자블록, 5순위 : 차량진출입부		

라. 이동편의시설 시범사업 추진

1. 추진배경

- 「교통약자의 이동편의증진법」에 근거하여 이동편의시설개선이 이루어져 설치율은 향상되고 있으나, 교통약자의 정성적인 만족도에는 효과를 거두지 못하는 실정

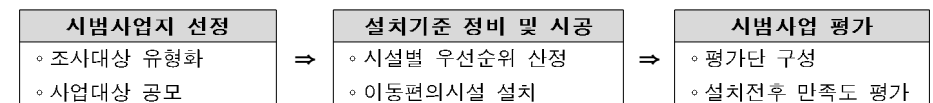
* '16년(3차 증진계획) 여객시설의 이동편의시설은 '11년(2차 증진계획) 대비 설치율 ▲5% 상승, 만족도 ▲3점 상승

- 사회가 고령화되고 장애인의 사회참여가 확대되어감에 따라 교통약자의 이동편의성 증진요구가 커지는 만큼, 시범사업을 통해 교통약자 이동편의시설 이용시 실질적 만족도 제고

2. 목적

- 이동편의시설 설치기준 정비를 통하여 교통약자는 물론, 일반인들로 하여금 다중이용시설을 안전하고 편리하게 이동·접근할 수 있는 환경을 조성하여 물리적 복지 정책의 실효성을 도모하기 위한 시범사업을 추진

3. 시범사업 추진방법



[그림 4-4] 시범사업 추진절차

□ 시범사업지 대상

- 전국의 1,512개의 여객시설을 대상으로 교통수단, 이용객수, 시설규모, 환승유무 등을 기준으로 조사대상을 유형화
- 여객자동차터미널, 도시철도, 철도역사, 공항 및 항만시설 등

기관별 주요역할

- 정부(국토교통부·해양수산부·보건복지부)
 - 정책수립 및 설치기준, 국고지원, 모니터링 및 실태조사 주관, 사업지역 선정
 - 지자체에 개선 권고, 교통사업자에 시설 설치·개선 명령
- 지자체
 - 지자체 매칭 예산지원, 사업시행, 모니터링 참여
- 교통사업자 : 시설 개선·유지·관리, 교통약자 지원서비스 제공, 운수종사자 교육

- 교통수단, 여객시설, 도로(보행환경), 환승 등 종합적으로 판단할 수 있는 시범지역 선정

* 지방자치단체 업무 담당 공무원 및 여객시설 운영사업자를 대상으로 설명회를 개최하고, 설문조사 및 협의를 통하여 시범사업 시설 대상 최종 선정

- 장애인 및 고령자 참여를 통해 이동동선 파악 후 이용빈도 및 시설별 중요도에 따른 설치기준 정비

- 교통약자 동행 현장조사를 통해 주요이동동선 파악 및 설치기준 문제점 도출을 통한 정비방안 마련

- 여객시설 이동편의시설별 교통약자 및 전문가 설문조사를 통하여 시설우선순위 및 가중치 산정

- 시범사업 평가단 구성 및 만족도 평가

- 사업효과분석을 위해 교통약자단체(장애인, 노인회 등) 및 연구기관, 이동편의시설 설계자(건축, 교통)등이 참여하는 평가단 구성
- 사업 전 설치율과 만족도 조사를 한 후 기준변경(장애인들의 요구사항을 만족시키는) 후 사후 설치율과 만족도 조사를 하여 만족도 상승에 대해서 판단

4. 사업주체 및 사업비 부담

- 지자체 주관으로 사업시행하며 국가와 지자체가 사업비 50:50 부담
- (투자계획) 이동편의시설 개선·확충 사업은 총 5개 사업으로 계획기간 중 총 461억원 소요
 - 여객시설 관련 사업은 441억 원 소요
 - 서비스 및 만족도 제고 관련 사업은 20억 원 소요

<표 4-18> 교통수단 개선·확충 사업 소요비용

(단위: 억 원)

사업명	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	총계
여객시설 시범사업	-	3	3	3	3	12
여객터미널 BF 시범사업	3	15	15	15	15	63
도시철도 편의시설 지원사업	95	90	90	91	-	366
항공교통서비스 개선사업	3	3	3	-	-	9
설치기준 정비 사업	-	3	4	4		11

주1 : 여객터미널 BF 시범사업: 터미널 1개소 평균 7,500만원(중앙정부) 계상

주2 : 도시철도 편의시설 지원사업: E/V, E/S 수량은 예산지원 지역에 따라 상이

5. 사업의 기대효과

- 이동편의시설에 대한 교통약자의 실질적 만족도 증진으로 보다 나은 교통약자 이동권 확보(교통복지 구현, 대중교통 이용활성화)
- 중앙정부 + 지자체 + 사업자 + 시민 거버넌스 체계 구축 (수요자 중심의 Bottom up 정책 추진, 시범사업을 통한 정책 고도화)
- 만족도가 저조한 여객자동차터미널, (도시)철도역사, 버스정류장, 공항 및 항만시설 등 기타 여객시설 전반으로 확산

3 교통약자에 대한 인식제고

가. 교통약자 이동편의시설 설치·관리 매뉴얼 배포

- ☐ 교통약자 이동편의시설의 설치·관리를 위한 매뉴얼 작성·배포를 통해 교통사업자 및 일반 국민의 교통약자이동편의 시설물에 대한 이해도 제고(국토교통부, 보건복지부, 장애인협회 등)
- 교통약자 이동편의 시설 설치·관리 매뉴얼은 교통약자들의 편의성을 제고하고 불편을 최소화하기 위해 교통약자 법령과 계획 등을 반영한 설치·관리 지침
- 사진과 삽화 등을 이용해 누구나 쉽게 이해할 수 있도록 교통수단, 여객시설, 도로시설, 보행우선 구역의 설치 규정에 대한 시각적 자료 제작
- 교통약자의 이동편의 증진법 상 이동편의 시설기준의 수정·보완을 반영하여 법률, 제도, 지침 등을 반영

나. 홍보자료 기획 및 배포를 통한 인식제고

- ☐ 교통약자 이동편의에 대한 대국민 인식제고를 위한 홍보 영상 등을 제작·보급(국토교통부, 보건복지부, 장애인협회 등)
- 교통약자에 대한 홍보물을 제작하여 대중의 이용이 많은 지하철·버스정류장 등의 교통시설 등에 상영·부착
- 초·중·고등학생용 영상물을 제작하여 각 학교에 보급
- 교통약자 관련 범국민 대상 공익광고 제작·보급
- 홍보용 영상물을 공무원교육에 활용
- ☐ 일반인 및 학생 등을 대상으로 UCC 공모전 등 대국민 인식 제고를 위한 행사 개최를 통해 교통약자의 인식개선 강화

4 연구개발 및 제도개선

가. 연구개발

1. 교통약자시설 정보관리 개선(국토교통부)

- 현재 중앙정부 및 지자체는 정기적인 교통약자 이동편의 실태조사를 통하여 교통약자 시설 관련 자료를 확보·관리
 - 그러나, 관련 정보의 체계적 정리 등이 미흡하여 교통약자 및 일반 국민의 교통약자시설 관련 정보 파악이 어려움
- 이에, 전자지도를 활용한 위치기반 서비스 제공으로 이동편의 시설 및 교통안전시설 관련 정보 관리를 개선(~'19년)
 - * 지방자치단체에서 관할지역의 실태조사 실시 및 결과자료 업로드
 - * BF(장애물 없는 생활환경)인증 시설(여객자동차터미널 등) 자료 업로드
 - * 교통약자를 위하여 교통약자 동선에 대한 정보 제공



[그림 4-5] 현재 실태조사 홈페이지 구성



[그림 4-6] GIS기반의 홈페이지 구축

2. 중형저상버스 표준모델 개발 및 보급 확대(국토교통부)

- ☐ 시내버스 뿐 아니라 농어촌버스, 마을버스에도 중형 저상버스 운영이 가능하도록 중형 저상버스 보급을 확대할 필요
 - 현재 추진 중인 중형 저상버스 연구개발시 예상되는 중형 저상버스 활용도는 시내버스, 마을버스, 농어촌버스 등
 - * 현재 버스 종류는 대형버스(11m), 중형버스(9m)이며, 마을버스로 운행 중인 차량 (7m)이며 R&D로 개발 중인 중형저상버스는 7.5m임
 - 「교통약자이동편의 증진법」 상 저상버스를 도입할 경우 재정지원이 가능하지만, 현재 시내버스만 재정 지원하므로 마을버스 및 농어촌버스의 재정지원 필요함
 - 「중형저상버스 표준모델 개발」 R&D 과제를 통해 도출된 중형 저상버스 보급계획을 근거로 마을버스, 농어촌 버스에 중형 저상버스 도입을 위한 계획 변경고시 예정('19년)
 - 지역별·노선별 시범사업 추진 및 R&D 과제 완료('17년), 양산화 준비('18년), 중형저상버스 상용화 추진('19년)

3. 휠체어 사용자가 탑승가능한 고속·시외버스 표준모델 개발(국토교통부)

- ☐ 휠체어 이용자 탑승이 가능한 고속·시외버스 표준모델 개발 ('17~'20)
 - 시내 운행을 위해 저상버스와 특별교통수단은 지속적인 보급이 이루어지고 있으나, 지역 간 이동수단은 개인교통수단이나 철도만 이용 가능한 실정
 - 휠체어 탑승 가능한 고속·시외버스의 안전기준, 운영기술, 운영시스템 및 예약시스템 개발 필요
 - 개조차량 승강구 패키지 및 승강장치 패키지 개발

- 개조차량 및 승강장치 패키지 관련 안전기준 및 검사기준 개발
- 휠체어 승강장치 장착 고속·시외버스 및 편의시설 관련 운영기술
- 휠체어 사용자 탑승가능 고속시외버스 개조차량 실용화 기반 구축 연구
- 「휠체어 탑승이 가능한 고속·시외버스 모델 개발 및 운영효율화」 R&D 과제의 결과를 근거로 변경고시 예정 ('21년)
 - R&D 시범사업('20년) 통해 실용화 사업('21년)

4. 지역간 이동 특별교통수단 환승·연계를 위한 시스템 구축(국토교통부 - 지자체)

- ☐ 「교통약자이동편의 증진법」 제6조에 의거 특별교통수단 운영의 지역간 연계를 위한 연계시스템(자료수집 및 어플) 구축 필요

제6조 (교통약자 이동편의 증진계획의 수립 등)

- ② 교통약자 이동편의 증진계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.
7의2. 특별교통수단 운영의 지역 간 연계 등 교통약자의 이동권 확대에 관한 사항

- 이동지원센터 운영현황
 - 광역, 기초 지방자치단체는 휠체어 이용자와 시각장애인 등 이동 제약자대상의 서비스 제공을 위해 이동지원센터를 운영하고 있음
 - 전국 광역, 기초 지방자치단체 161곳 중 129곳(약 80%)이 이동지원센터를 운영하고 있으나, 대부분의 센터가 특별교통수단 즉, 장애인콜택시 운용 업무만을 담당하고 있어 다양한 서비스를 제공하지 못하는 실정임



그림[4-7] 이동지원센터 운영 현황

- 현행 특별교통수단의 지역 간 이동은 인근 시·군으로 한정 및 왕복 이동 불가 등 어려움 존재
 - 지역 간 이동으로 인해 시내 이동 가능한 차량 부족
- * 설문조사 결과, 시외 이동 불편사항은 인접지역만 이동(43.6%), 왕복운행 어려움(23%)로 나타남
- 지역 간 이동보장 강화 및 운영 효율화를 위해서 각 시·군의 경계점에서 해당 시군의 특별교통수단으로 환승하는 방식 제안
 - 시내지역 이동 가능한 차량이 증가하게 되는 장점 존재하나, 시·군 경계마다 환승으로 환승횟수가 1회 증가
- * 설문조사 결과, 제시된 방식 찬성(51.3%) 반대(46%)로 나타남
- ** 환승지점은 지방특성 등을 고려 지자체에서 선정



[그림 4-8] 특별교통수단 운영방식 개선안

- 특별교통수단 이동지원센터의 관리를 위한 환승·연계 시스템 개발
- 특별교통수단의 환승·연계 시스템 개발
 - 특별교통수단의 운영·이용 행태 분석, 장애인 통행 O/D 구축
 - 실시간 전국 특별교통수단 위치 파악 기술 개발
 - 시·군을 위한 특별교통수단 배차 시스템 개발
 - 이용자를 위한 지역간 이동을 위한 환승·연계 시스템 개발 (스마트폰 어플 포함)
- * 보조금에 관한 법률에 따라 이동지원센터 지원보조 할 수 없기 때문에 자료 구축 및 지역 간 연계를 위한 시스템 개발 및 전국 배포하여 국가단위 관리 체계 구축



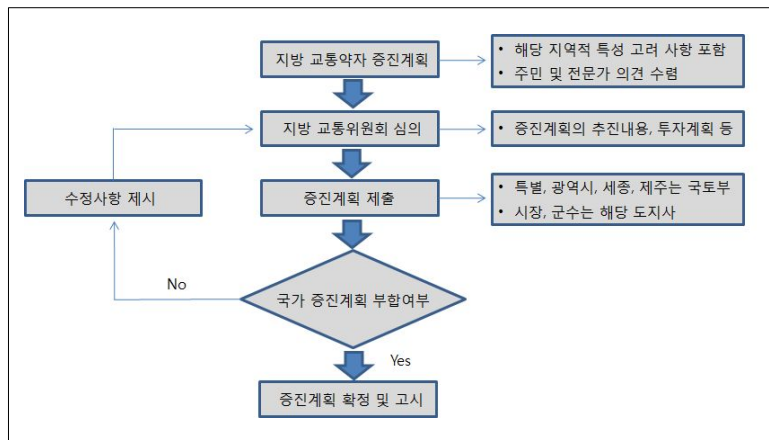
그림[4-9] 이동지원센터 서비스 신청 절차

나. 제도개선

1. 실행력 제고를 위한 관리체계 확립(정부 - 지자체)

□ 국가-지방 교통약자 증진계획의 체계성 확립

- 특별·광역시 및 기초자치단체(시·군)는 지방 교통약자 증진계획을 수립해야 하나, 수립율은 74.2%(2016년 기준) 수준에 불과
 - * 특별·광역시 100% 수립, 42개 시·군 수립하지 않음
- 지방 증진계획 수립은 해당지역 교통약자 이동권 강화를 위해 중요한 사항이므로 지방 증진계획의 수립 절차의 체계화를 통해 그 이행을 제고할 필요
- 지방 교통약자 증진계획은 지역적 특성을 고려한 사항을 포함하여 수립되며, 지방교통위원회 심의, 국토교통부장관 또는 도지사의 최종 심의를 통해 확정 고시
 - * 특별시장, 광역시장, 특별자치시장, 특별자치도지사는 국토교통부장관에게 시장 및 군수는 해당 도지사에게 제출 (법 제7조 5항)



[그림 4-10] 지방 교통약자 증진계획 수립 절차

- 국토교통부장관 또는 도지사는 지방 교통약자 증진계획과 국가 증진계획의 연계성 및 통합성 유지를 위해 필요사항에 대해서 수정 및 보완 요청 가능
 - 국가 교통약자 증진계획의 목표치에 대한 각 도의 달성 가능성, 추진내용의 적절성, 투자계획의 타당성 등을 평가
 - 교통약자 전문가 및 관련 단체로 구성되어진 위원회 (5인 이상)의 구성·운영으로 지방 증진계획의 적절성을 평가
- 지방 교통약자 증진계획 수립을 위해서 도지사는 해당 시장·군수에게 계획 수립을 권고하고 이를 바탕으로 교통약자 이동편의 증진 지원계획을 수립함

□ 지방 증진계획의 실효성 제고를 위한 법적 체계 강화

- 시장·군수는 지방 교통약자 증진계획을 집행하기 위해서 매년 시행계획 수립 및 추진실적을 국토부장관 또는 도지사에 제출
 - * 특별시장, 광역시장, 특별자치시장, 특별자치도지사는 국토교통부장관에게 시장 및 군수는 해당 도지사에게 매년 1월 말 제출하고 도지사는 해당 시군의 실적을 취합·정리하여 국토부장관에게 매년 2월 말 제출해야함 (법 제8조, 시행령 제10조)
- 국가 증진계획 및 지방 증진계획의 실효성 강화를 위해 법상 명문으로 규정된 시행계획 및 추진실적 제출의 이행 제고 필요
- 따라서, 중앙정부는 시·군의 연차별 시행계획 및 추진실적 보고서 작성을 위한 지침을 제공
- 연차별 시행계획은 당해연도 이동편의 시설 관련 개축, 증축, 수선 등에 관한 계획과 국가 증진계획 상의 권고사항에 대한 처리 계획을 포함해야 함
- 전년도 시행계획의 추진실적은 시행계획 대비 달성여부,

미달성 이유를 포함한 내용과 국가 증진계획 상의 권고사항에 대한 조치사항 및 심사결과를 포함해야 함

- 연차별 시행계획 수립 및 전년도 추진실적의 추진일정은 다음과 같음 (법 제8조, 시행령 제10조)

<표 4-19> 추진일정 (연차별 시행계획 수립 및 전년도 추진실적)

제출일	제출물	제출 기관장	검토 기관장
1월	연차별 시행계획	특별시장, 광역시장, 특별자치시장, 특별자치도지사	국토교통부장관
	전년도 추진실적	특별시장, 광역시장, 특별자치시장, 특별자치도지사	국토교통부장관
	연차별 시행계획	시장 (특별시장, 광역시장, 특별자치시장, 특별자치도지사 제외), 군수	해당 도지사
2월	해당 시·군 전년도 추진실적 취합본	도지사	국토교통부장관

□ 교통약자 이동편의 실태조사를 통한 모니터링 제고

- 교통약자 이동편의 실태조사를 통해 지자체의 추진실적을 검증하고, 그 결과를 지자체에 제공하여 지자체의 연차별 시행계획 수립에 기초자료로 활용

□ 교통약자의 직접 모니터링 강화

- 기존 이동편의시설에 대한 모니터링은 민간에 의해 진행됨으로써 시설의 직접 이용자인 교통약자의 입장 반영이 어려움
 - * 보건복지부의 경우 장애인단체와 함께 모니터링을 진행하고 있음
- 교통약자 이동편의 실태조사 시행 시 장애인 단체 등 모니터링 경험이 많은 교통약자 단체가 조사원 교육 및 직접 조사 등을 가능토록 하여 이용자들의 입장이 반영될 수 있도록 함

2. 특별교통수단 적정 법정기준 변경(국토교통부)

- 현행 특별교통수단 법정기준 보급대수는 휠체어를 사용하는 장애인의 이동 수요를 충족하기에 어려움이 있음

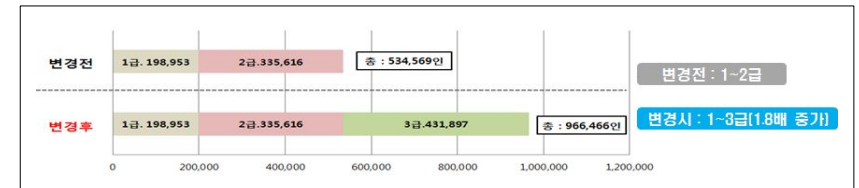
- 법정보급대수 산정기준과 실제 특별교통수단의 이용대상자에 차이가 있어 특별교통수단 이용이 제한적

- (특별교통수단 법정기준) 보급대수는 1·2급 장애인 200명당 1대

* 서울시 장애인콜택시 거절 비율*은 약 40%임

** 거절비율은 콜신청 시 차량부족으로 인해 탑승을 못하는 비율

- 보건복지부는 향후 장애인 등급제를 기존 6단계 등급제에서 중증, 경증 2단계로 단순화하여 변경할 예정



[그림 4-11] 등급제 변경에 따른 특별교통수단 보급대수

- 특별교통수단 기준 변경 및 장애인 등급변경에 따른 법정 기준 변경 연구과제(~'19년)

- 장애인 등급제 변화, 장애인의 이동수요, 특별교통수단의 이용 실태(1대당 장애인 이용률(회전율), 평균이동거리, 이용 시 대기 시간) 등 다각적인 검토를 통한 적정 보급대수 기준 마련

- 연구과제 결과를 토대로 증진계획 변경고시 예정 ('20년)

3. 교통약자의 이동편의시설 설치기준 정비(국토교통부)

- 「교통약자이동편의증진법」 제26조에 의거 이동편의시설 설치 기준에 관한 실질적 설치기준 마련(~'18년)

제26조 (연구·개발의 촉진 등) ① 국토교통부장관은 교통약자의 이동편의 증진을 위해서 다음 각 호에 관한 연구·개발 사업을 추진하여야 한다.

1. 교통약자의 이동편의를 위한 교통수단, 여객시설 및 이동편의시설의 기준에 관한 사항

- 이동편의시설 설치 세부기준 정비가 이루어지지 않아 사회여건 변화 및 장애인 단체 등 교통약자들의 요구 반영 저조
 - * 전동 휠체어 및 스쿠터 이용자 지속적 증가 (이용자 10만 명 이상)
- 이동편의시설 설치기준 개정은 교통약자의 시뮬레이션 및 트레이싱 (Tracing survey) 조사 참여를 통해 실질적인 기준 제시
 - 국·내외 교통약자 이동편의시설 설치기준 및 사례조사를 통해 관련 이동권 보장을 위한 설치기준 비교 검토
 - 교통약자의 이동편의시설 이용 만족도 상승을 위한 실질적 설치기준 마련 필요
 - * 이동편의시설 설치율과 만족도 상관관계 낮음
 - 교통약자의 이동편의성 증진을 위해 이동시 연속성을 유지하고 이동편의시설 설치 시 발생하는 문제점을 최소화 시키는 방안제시
 - * 이동편의시설 규모에 따른 적정 시설물 개소수, 동선파악에 따른 시설물 설치위치 등 부재

V. 투자소요비용 산출

《 총 괄 》

- 투자소요비용: 향후 5년간 총 5,068억 원

- 교통수단 개선·확충은 7개 사업으로 총 4,828(1,328*)억원 소요
- 이동편의시설 개선·확충은 5개 사업으로 240억원 소요
 - * 보급목표, 보급현황 및 국가재정상황에 따라 변동 가능하므로 추가적 재정 지원은 향후 재정당국과 별도 협의 필요
 - ** 개별 사업 등은 재정당국과 별도 협의 필요

교통수단 개선·확충 사업

- 교통수단 개선·확충 사업은 총 7개 사업으로 계획기간 중 총 4,828(1,328)억 원 소요
- 저상버스 관련 사업은 4,542(1,288)억 원 소요
 - 특별교통수단 관련 사업은 198(40)억 원 소요
 - 지역 간 이동권 강화 사업은 85억 원 소요
 - 교통약자 정보 관련 사업은 3억 원 소요

<표 5-1> 교통수단 개선·확충 사업 소요비용

(단위: 억 원)

사업명		2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	총계
저상버스 지원사업	대형	320	1,015	932	919	996	4,182
	중형	-	(338)	(310)	(307)	(333)	(1,288)
마을버스 및 농어촌 지역 중형저상버스 사업		-	-	45	45	45	135
특별교통수단 차량 지원 사업		36	40	40	40	40	196
휠체어탑승 고속·시외버스 표준모델 개발		10	40	30	-	-	80
특별교통수단 지역간 연계시스템 개발		-	3	2	-	-	5
특별교통수단 적정 보급기준		-	2	-	-	-	2
전자지도를 활용한 교통약자 시설 정보관리		-	3	-	-	-	3

이동편의시설 개선·확충 사업

□ 이동편의시설 개선·확충 사업은 총 5개 사업으로 계획기간 중 총 240억원 소요

- 여객시설 관련 사업은 220억 원 소요
- 서비스 및 만족도 제고 관련 사업은 20억 원 소요

<표 5-2> 교통수단 개선·확충 사업 소요비용

(단위: 억원)

사업명	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	총계
여객시설 시범사업	-	3	3	3	3	12
여객터미널 BF 시범사업	3	5	5	5	5	23
도시철도 편의시설 지원사업	95	90	-	-	-	185
항공교통서비스 개선사업	3	3	3	-	-	9
설치기준 정비 사업	-	3	4	4		11

주1 : 여객터미널 BF 시범사업: 터미널 1개소 평균 2,500만원(중앙정부) 계상

주2 : 도시철도 편의시설 지원사업: E/V, E/S 수량은 예산지원 지역에 따라 상이

《 분야별 계획 》

1 교통수단 개선·확충 사업

가. 저상버스 지원사업

□ 제3차 계획 기간의 저상버스 구입비 소요비용 산정

- '21년까지 전국 시내버스 중 42% 저상버스 도입 목표
- * '21년 말, 시내버스 36,037대 중 저상버스 14,313대
- '19년 중형 저상버스 양산화에 따른 재정지원 고려
- 지역별 저상버스 도입을 위한 국고 지원 비율 고려

<표 5-3> 저상버스 도입을 위한 국고 투자소요비용

(단위: 대, 억원)

구분	2017년	2018년	2019년	2020	2021년	총계
대수	대형 698	2,894	2,611	2,626	2,807	11,636
	중형 0	0	180	180	180	540
	합계 698	2,894	2,791	2,806	2,987	12,176
국고 지원	대형 320	1,015 (338)	932 (310)	919 (307)	996 (333)	4,182 (1,288)
	중형 -	-	45	45	45	135
	합계 320	1,015 (338)	977 (310)	964 (307)	1,041 (333)	4,317 (1,288)

주1 : 중형저상버스 대당 지원금은 2,500만원(중앙정부)로 계상

주2 : () 보급목표, 보급현황 및 국가재정상황에 따라 변동 가능하므로 추가적 재정지원은 향후 재정당국과 별도 협의 필요

나. 농어촌 및 마을버스 중형저상버스 사업

□ 「중형저상버스 표준모델 개발」 R&D 과제는 중형 저상버스의 주요 도입대상인 농어촌버스와 마을버스의 예상대수 산정

- 농어촌버스의 보급률은 13%(2021년), 마을버스의 보급률은 16%(2021년)임

* 전국 농어촌버스 대수는 1,819대, 마을버스 대수는 4,174대

<표 5-4> 저상버스 (중형) 도입을 위한 국고 투자소요비용

(단위: 대, 억원)

구분	2017년	2018년	2019년	2020	2021년	총계
농어촌버스	-	-	80	80	80	240
마을버스			220	220	220	660
국고지원	-	-	75	75	75	225

주: 농어촌버스 및 마을버스 투자소요 비용은 변경고시 시 재산출 예정

다. 특별교통수단 차량 지원 사업

□ '13년부터 특별교통수단의 확보를 위해 재정지원 중(교통약자법 제16조 제6항)

- 특별교통수단의 목표치 100% 달성하였으나, 지역적으로 보급 전무한 지역 및 목표치 달성 미비한 지역 우선 제공

* 부족한 특별교통수단 차량대수는 149대임

- 향후 장애인 등급제 변경(1~6급 체계 → 중·경증 체계) 시, 특별교통수단의 법정보급대수 산정 기준의 변경 필요

- 이로 인해, 향후 장애인등급체계 변경 시 특별교통수단의 법정 보급대수 100% 목표 달성을 위해 연차별 보급 계획을 변경 고시 할 필요

<표 5-6> 특별교통수단 차량 지원 사업 관련 연차별 사업비

(단위: 대, 억원)

구분	2017년	2018년	2019년	2020	2021년	총계
특별교통수단 대수	183	250	250	250	250	1,183
국고지원	36.6	40 (10)	40 (10)	40 (10)	40 (10)	196.6 (40)

주: () 보급목표, 보급현황 및 국가재정상황에 따라 변동 가능하므로 추가적 재정지원은 향후 재정당국과 별도 협의 필요

라. 연구개발 및 법제도 개정 사업

□ 연구개발 및 법·제도 개정 연구 등에 대한 연차별 소요비용 산정

- 「교통약자이동편의증진법」 제26조에 의거 이동편의시설 설치 기준에 관한 실질적 설치기준 개정 (~'20년)
- 휠체어 이용자 탑승이 가능한 고속·시외버스 표준모델 개발 ('17~'20년)
- 「교통약자이동편의증진법」 제6조에 의거 특별교통수단 운영의 지역간 연계에 위한 연계시스템(자료수집 및 어플) 구축 (~'19년)
- 특별교통수단 기준 변경 및 장애인 등급변경에 따른 법정 기준 변경 과제 (~'19년)
- 전자지도를 활용한 이동편의시설 및 교통안전시설 관련 정보 관리 구축 (~'19년)

※ 기타 유사 연구 또는 유사 규모의 연구사업의 비용을 참조

<표 5-7> 연구개발사업 및 법·제도 개정 연구 연차별 사업비

(단위: 억원)

구분	총계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
교통약자 이동편의시설 설치기준 정비	11.0		3.0	4.0	4.0	
휠체어 사용자가 탑승가능한 고속·시외버스 표준모델 개발	80.0	10.0	40.0	30.0		
특별교통수단 지역간 이동연계를 위한 시스템 개발	5.0		3.0	2.0		
특별교통수단 적정 보급기준에 대한 연구	2.0		2.0			
전자지도를 활용한 교통약자 시설 정보관리	3.0		3.0			
총계	101.0	10.0	51.0	36.0	4.0	

2 이동편의 시설 개선·확충 사업

가. 여객 시설 시범사업

- ☐ 이동편의시설 설치기준 정비를 통하여 교통약자는 물론, 일반인들도 다중이용시설을 안전하고 편리하게 이동·접근할 수 있는 환경 조성을 위하여 시범사업을 추진
- ☐ 고령사회 및 장애인의 사회참여, 교통약자 이동편의 시설 이용시설질적 만족도 제고를 위해 시범지구 선정
 - 교통수단, 여객시설, 도로(보행환경), 환승 등 종합적으로 판단할 수 있는 시범지역 선정
- ☐ 여객시설 유형구분 (철도역사, 도시철도역사, 공항)을 통해 각 유형별 1개소를 시범사업지로 선정하여 계획 기간 내에 총 12개소 시범사업 실시
 - 이동편의시설 설치율, 이용인구, 시설면적, 형평성 등 고려
 - '18년~'21년까지 유형별 12개소 시범사업 시행
 - 국가와 지자체(사업자) 사업비를 50:50 부담하며, 시범사업은 지자체(사업자) 주관으로 시행

<표 5-8> 여객시설 시범사업 관련 연차별 사업비

(단위: 개소, 억원)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	총계
시범지구 수	-	3	3	3	3	12
국고지원	-	3	3	3	3	12

주: 시범지구 1개소 평균 1.0억원(중앙정부)

나. 장애물 없는(Barrier free) 생활환경 시범사업

- ☐ '15년부터 여객자동차터미널에 대해 장애물없는 생활환경(BF) 시범사업을 통해 교통약자 이동권 강화 추진
 - BF인증시범사업 실시 가능한 터미널은 217개로 '16년 현재 8개소 진행하였으며, '17년 4개소 선정하여 사업 시행 예정
- ☐ 217개 터미널 중 증진계획 기간 중 약 50%(92개소) 달성 목표 - '18년부터 20개소 터미널 BF인증 시범사업

<표 5-9> BF 시범사업 관련 연차별 사업비

(단위: 대, 억원)

구분	2016년 이전	2017년	2018년	2019년	2020	2021년	총계
터미널 수	8	4	20	20	20	20	92
국고지원	-	3	5	5	5	5	23

주: 터미널 1개소 평균 2,500만원(중앙정부) 계상

다. 도시철도역사 이동편의시설 설치지원

- ☐ '08~18년까지 도시철도 역사에 이동편의시설(엘리베이터 및 에스컬레이터)를 확충하여 교통약자 이동편의 제공
 - 엘리베이터(E/V) 470대, 에스컬레이터(E/S) 513대 설치 지원
- ☐ 도시철도역사 이동편의시설 설치지원은 증진계획 기간 중 185억원 지원 예정
 - 보조비율 : 40%(서울시 30%)
 - 국고지원 : '17년 95억원, '18년 90억원

<표 5-10> 도시철도역사 이동편의시설 설치 지원 연차별 사업비

(단위: 억원)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	총계
국고지원	95	90	-	-	-	185

주: E/V, E/S 수량은 예산지원 지역에 따라 상이

라. 교통약자를 위한 항공교통 서비스 개선

□ 「제2차 항공정책기본계획(2015~2019), 국토교통부」에는 교통약자를 위한 항공교통 서비스 개선수립

- 교통약자를 대상으로 적절한 인적서비스 제공을 위한 항공사 및 공항직원 교육·훈련 프로그램 마련

<표 5-11> 항공교통 서비스 개선 사업 관련 연차별 사업비

(단위: 억원)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	총계
국고지원	3	3	3	-	-	9

부록

전략과제별 추진일정

가. 교통약자 이동편의시설 개선·확충

연번	추진과제	추진일정	주관
1-1-①	버스차량 이동편의시설 개선	‘17~’21	· 지자체
1-1-②	도시철도 및 전철차량 이동편의시설 개선	‘17~’21	· 철도공사 및 도시철도공사
1-1-③	철도차량 이동편의시설 개선	‘17~’21	· 철도공사
1-1-④	항공기 이동편의 시설개선	‘17~’21	· 공항공사 · 민간항공사
1-1-⑤	여객선 이동편의 시설개선	‘17~’21	· 해양수산부 · 지자체
1-2-①	여객자동차터미널 이동편의시설 개선	‘17~’21	· 지자체
1-2-②	도시철도 및 전철역사 이동편의시설 개선	‘17~’21	· 국토교통부 · 철도공사 및 도시철도공사
1-2-③	철도역사 이동편의시설 개선	‘17~’21	· 철도공사 · 지자체
1-2-④	항공여객터미널 이동편의시설 개선	‘17~’21	· 공항공사
1-2-⑤	여객선터미널 이동편의시설 개선	‘17~’21	· 해양수산부 · 지자체
1-2-⑥	버스정류장 개선	‘17~’21	· 지자체

나. 저상버스 및 특별교통수단의 보급 확대

연번	추진과제	추진일정	주관
2-1-①	저상버스 보급 확대	‘17~’21	· 국토교통부(교통안전복지과) · 지자체
2-2-①	중형저상버스 보급 확대	‘19~’21	· 국토교통부(교통안전복지과) · 지자체
2-2-②	특별교통수단 보급 기준 개정	‘18	· 국토교통부(교통안전복지과)
2-2-③	특별교통수단 차량 지원	‘17~’21	· 국토교통부(교통안전복지과) · 지자체

다. 보행환경 개선

연번	추진과제	추진일정	주관
3-1-①	보도시설 개선	‘17~’21	<ul style="list-style-type: none"> 국토교통부(교통안전복지과) 지자체
3-2-①	보행 우선구역 활성화	‘17~’21	<ul style="list-style-type: none"> 지자체
3-3-①	장애물없는 생활환경 인증제도 모니터링	‘17~’21	<ul style="list-style-type: none"> 국토교통부(교통안전복지과) 지자체

라. R&D 등 기타 교통약자이동편의 증진 방안

연번	추진과제	추진일정	주관
4-1-①	한국형 중형 저상버스 개발	‘17~’18	<ul style="list-style-type: none"> 국토교통부(교통안전복지과) 국토교통과학기술진흥원
4-1-②	휠체어 탑승 고속·시외버스 표준모델 개발	‘17~’19	<ul style="list-style-type: none"> 국토교통부(교통안전복지과) 국토교통과학기술진흥원
4-1-③	특별교통수단 지역 간 연계 시스템 개발	‘18~’19	<ul style="list-style-type: none"> 국토교통부(교통안전복지과) 국토교통과학기술진흥원
4-2-①	이동편의시설 설치기준 개정 연구	‘18~’20	<ul style="list-style-type: none"> 국토교통부(교통안전복지과) 보건복지부
4-3-①	전자지도를 활용한 교통약자 시설 정보 관리·제공	‘17~’21	<ul style="list-style-type: none"> 국토교통부(교통안전복지과) 지자체
4-3-②	이동편의 서비스 확충실태 모니터링	‘17~’21	<ul style="list-style-type: none"> 국토교통부(교통안전복지과) 지자체

마. 관리체계 확립 및 인식제고

연번	추진과제	추진일정	주관
5-1-①	국가·지방 교통약자 증진계획의 체계성 확립	‘17~’21	<ul style="list-style-type: none"> 국토교통부(교통안전복지과) 지자체
5-2-①	교통약자 이동편의시설 설치·관리 매뉴얼 배포	‘17	<ul style="list-style-type: none"> 국토교통부(교통안전복지과) 보건복지부 장애인단체
5-3-①	홍보자료 기획 및 배포를 통한 인식제고	‘17~’21	<ul style="list-style-type: none"> 국토교통부(교통안전복지과) 보건복지부 장애인단체