

세상을 이롭게

제2차 세종특별자치시 교통약자 이동편의 증진계획(안)

(2017~2021)

-최종보고서-

2017. 12



목 차

제1장 과업의 개요	3
1.1 과업의 배경 및 목적	3
1.1.1 과업의 배경	3
1.1.2 과업의 목적	4
1.2 과업의 범위	5
1.2.1 공간적 범위	5
1.2.2 시간적 범위	6
1.2.3 내용적 범위	6
1.3 과업의 법적근거	7
1.4 과업의 수행절차	8
1.4.1 계획수행 절차	8
1.4.2 지방교통약자 이동편의증진계획 수립 절차	9
제2장 교통약자 현황 및 전망	13
2.1 도시 일반현황	13
2.1.1 도시 공간구조 현황	13
2.1.2 사회경제지표 현황	14
2.2 교통약자 현황	19
2.2.1 교통약자	19
2.2.2 교통약자의 현황	20
2.3 교통약자 전망	29
2.3.1 세종특별자치시 인구 예측	29
2.3.2 교통약자 예측	29
2.3.3 교통약자 관련시설 현황	30

2.4 관련계획 검토	38
2.4.1 상위계획	38
2.4.2 세종특별자치시 관련계획	70
제 3 장 교통약자 이동편의시설 현황 및 문제점	105
3.1 교통약자 이동·거주실태조사	105
3.1.1 거주실태	105
3.2 이동편의시설 현황 및 실태조사	109
3.2.1 조사 개요	109
3.2.2 이동편의시설 현황 및 실태조사	113
3.3 만족도 조사	145
3.3.1 조사개요	145
3.3.2 이용만족도 설문조사결과	146
3.3.3 조사개요	151
3.3.4 이용만족도 설문조사결과	152
3.4 교통약자 이동편의시설 문제점	180
3.4.1 이동편의시설 문제점	180
3.4.2 교통약자별 이동편의시설 문제점	185
제4장 교통약자 이동편의시설의 추진성과 분석	189
4.1 추진성과 분석 개요	189
4.1.1 분석의 목적	189
4.1.2 추진성과 분석방법	189
4.2 추진성과 분석결과	190
4.2.1 제1차 세종시 교통약자 이동편의 증진계획의 목표치	190
4.2.2 제1차 증진계획 성과분석	190
4.3 성과분석에 따른 시사점	191

4.3.1 성과분석 결과	191
4.3.2 정책방향 도출	192

제5장 계획의 목표 및 기본방향195

5.1 접근방법	195
5.1.1 접근방법	195
5.1.2 상위계획의 목표검토	196
5.1.3 추진전략의 설정	197
5.2 세종시의 정책목표	198
5.2.1 비전설정	198
5.2.2 정책목표 및 중점추진과제	198
5.2.3 계획지표 설정	199
5.3 추진전략의 설정	203
5.3.1 교통약자이동편의시설의 개선 및 확충	203
5.3.2 교통약자에 대한 의식전환 및 관리 체계개선	203
5.3.3 교통약자이동편의시설 개선전략	204

제6장 부문별 개선방안207

6.1 목표 및 기본방향	207
6.2 교통약자 이동편의시설 개선 및 확충	208
6.2.1 교통수단별 이동편의시설 개선 및 확충	208
6.2.2 대기시설(버스정류장) 이동편의시설 개선	211
6.2.3 보행환경 개선방안	232
6.3 보행우선구역 지정방안	246
6.3.1 보행우선구역 정의 및 지정방향	246
6.3.2 보행우선구역 유사사례	252
6.3.3 보행우선구역 조성기법	257

6.3.4 보행우선구역 지정	267
6.4 교통약자 거점지역 및 간선이동 축 확보	271
6.4.1 교통약자 이동·거주 실태 검토	271
6.4.2 교통약자 거점지역 및 허브역 이동편의시설 설치방안	274
6.5 장애물 없는(Barrier Free) 생활환경 인증제 활용방안	275
6.5.1 장애물 없는 생활환경 인증제도 활용방안	275
6.6 저상버스 확충방안	280
6.6.1 저상버스의 개념 및 구조	280
6.6.2 저상버스 도입의 문제점 및 개선방안	281
6.6.3 세종시 저상버스 도입방안	282
6.6.4 저상버스 노선추가	285
6.7 특별교통수단 및 이동지원센터 운영방안	286
6.7.1 세종시 특별교통수단 확충방안	286
6.7.2 이동지원센터 운영 개선방안	288
6.8 교통약자를 위한 정보제공 체계구축	296
6.9 홍보 및 교육대책	298
6.9.1 홍보방안	298
6.9.2 교육대책	302
6.10 교통약자시설의 사후관리방안	304
 제7장 소요자원 및 자원조달방안	 307
7.1 소요자원 및 투자계획	307
7.1.1 투자우선순위 선정	307
7.1.2 항목별 소요자원 검토	308
7.1.3 연차별 투자계획 종합	314
7.2 자원조달방안	316
7.2.1 세종시 재정규모 추이	316

7.2.2 세종시 재정규모 전망	317
7.2.3 자원조달방안	318
제8장 참 고 자 료	323

표 목 차

〈표 1-1〉 교통약자 용어정의(교통약자의 이동편의 증진법 제2조(2016.3.29개정))	3
〈표 1-2〉 시간적 범위	6
〈표 1-3〉 내용적 범위	6
〈표 1-4〉 지방교통약자 이동편의증진계획 수립의 법적 근거	7
〈표 2-1〉 세종특별자치시 인구 및 세대수 추이	14
〈표 2-2〉 지역별 인구 및 세대수 현황(2017년)	15
〈표 2-3〉 학교 및 학생수 현황(2016년)	16
〈표 2-4〉 세종특별자치시 자동차등록대수 추이	17
〈표 2-5〉 주차장 현황 추이	18
〈표 2-6〉 교통약자의 정의	19
〈표 2-7〉 전국 교통약자 비율(2016년)	19
〈표 2-8〉 세종특별자치시 장애인 인구 추이	20
〈표 2-9〉 지역별 장애인 인구(2017년)	20
〈표 2-10〉 장애등급 현황	21
〈표 2-11〉 장애유형별 장애인 추이	21
〈표 2-12〉 세종특별자치시 고령자 추이	22
〈표 2-13〉 지역별 고령자 인구(2017년 10월)	22
〈표 2-14〉 세종특별자치시 임산부 인구 추이	23
〈표 2-15〉 지역별 임산부 인구(2017년 10월)	23
〈표 2-16〉 세종특별자치시 어린이 인구 추이	24
〈표 2-17〉 지역별 어린이 인구(2017년 10월)	24
〈표 2-18〉 세종특별자치시 영·유아를 동반한자 인구 추이	25
〈표 2-19〉 지역별 영·유아를 동반한자 인구(2017년 10월)	25
〈표 2-20〉 교통약자 연도별 추이	26
〈표 2-21〉 2017년 지역별 교통약자 인구수(종합)	27
〈표 2-22〉 세종특별자치시 교통약자 전망	29

〈표 2-23〉 장애인단체시설 현황	30
〈표 2-24〉 노인단체시설 현황	32
〈표 2-25〉 유치원 운영현황	34
〈표 2-26〉 초등학교 현황	36
〈표 2-27〉 장기 주요 국가간선철도망 추진계획(안)	41
〈표 2-28〉 국토간선도로망 추진계획	45
〈표 2-29〉 국내 지역간 여객수요 전망	47
〈표 2-30〉 국내 지역간 화물수요 전망	48
〈표 2-31〉 지역별·시설별 최종 차등목표치	50
〈표 2-32〉 저상버스 연차별 보급계획	52
〈표 2-33〉 보행환경의 개선 및 확충사항	53
〈표 2-34〉 제8차 국가교통안전기본계획의 정책목표	54
〈표 2-35〉 제8차 국가교통안전기본계획의 계획지표	55
〈표 2-36〉 도로교통 계획지표별 교통사고 감소목표 설정	55
〈표 2-37〉 제4차 「장애인정책종합계획(2013~2017)」 비전, 목표, 분야	61
〈표 2-38〉 제3차 대중교통기본계획의 정책목표	67
〈표 2-39〉 제3차 대중교통기본계획의 추진과제	69
〈표 2-40〉 고속도로등 도로확·포장 계획의 주요내용	72
〈표 2-41〉 철도계획	74
〈표 2-42〉 항만, 민항기 및 경비행장 계획의 주요내용	75
〈표 2-43〉 교통부문 세부 추진시책 및 개발사업	78
〈표 2-44〉 광역계획권 인구지표	82
〈표 2-45〉 인구 현황 및 성장률	86
〈표 2-46〉 생활권별 기능 및 발전방향	87
〈표 2-47〉 2030 세종 도시기본계획 미래상 및 추진전략	88
〈표 2-48〉 세종특별자치시 도시공간구조 설정	89
〈표 2-49〉 세종특별자치시 도시공간구조 설정	91
〈표 2-50〉 수단 통행수요 예측결과	91
〈표 2-51〉 도시교통관리시스템 구축목표	95

〈표 2-52〉 돌발상황관리시스템 구축목표	95
〈표 2-53〉 통합주차정보시스템 구축목표	96
〈표 2-54〉 주의운전구간관리시스템 구축목표	96
〈표 2-55〉 위험운전예방 및 보행자보호시스템 구축목표	97
〈표 2-56〉 대중교통통합정보시스템 구축목표	97
〈표 2-57〉 도로시설	98
〈표 3-1〉 지역별 장애인 거주실태 현황(2017년)	105
〈표 3-2〉 지역별 고령자 거주실태 현황(2017년)	107
〈표 3-3〉 조사의개요	109
〈표 3-4〉 세부조사내용(문헌조사)	110
〈표 3-5〉 세부조사내용(현장조사)	110
〈표 3-6〉 교통약자이동편의시설 설치 대상	113
〈표 3-7〉 교통수단별 이동편의시설 조사 범위	114
〈표 3-8〉 교통수단 조사대상 및 방법	114
〈표 3-9〉 세종특별자치시 버스운행대수	115
〈표 3-10〉 저상버스 운행 현황	116
〈표 3-11〉 세종특별자치시 특별교통수단 현황	117
〈표 3-12〉 세부조사항목(버스)	118
〈표 3-13〉 버스 편의시설 항목별 설치율	119
〈표 3-14〉 여객시설별 이동편의시설 조사 항목	121
〈표 3-15〉 여객시설 조사대상 및 방법	121
〈표 3-16〉 세부조사항목	122
〈표 3-17〉 버스터미널 항목별 설치율	126
〈표 3-18〉 철도역사 항목별 설치율	128
〈표 3-19〉 버스정류장 설치현황	131
〈표 3-20〉 세부조사항목(버스정류장)	132
〈표 3-21〉 버스정류장 항목별 설치율	133
〈표 3-22〉 도로(보도) 조사대상	135
〈표 3-23〉 세부조사항목(보도)	136

〈표 3-24〉 보도시설 및 보행환경 종합 현황	138
〈표 3-25〉 세부조사내용	140
〈표 3-26〉 세부조사항목(횡단보도)	140
〈표 3-27〉 음향신호기 및 잔여시간 표시기 실태분석 결과	140
〈표 3-28〉 세부조사항목(육교)	141
〈표 3-29〉 육교 설치현황	141
〈표 3-30〉 육교실태조사결과	143
〈표 3-31〉 세부조사항목(이용만족도 조사)	145
〈표 3-32〉 설문조사방법	146
〈표 3-33〉 설문응답자 연령	146
〈표 3-34〉 설문응답자 조사대상	147
〈표 3-35〉 설문응답자 성별	147
〈표 3-36〉 외출목적	148
〈표 3-37〉 주 이동교통수단	149
〈표 3-38〉 교통약자를 위한 개선우선순위	150
〈표 3-39〉 세부조사항목(이용만족도 조사)	151
〈표 3-40〉 설문조사방법	152
〈표 3-41〉 설문응답자 연령	152
〈표 3-42〉 설문응답자 조사대상	153
〈표 3-43〉 설문응답자 성별	153
〈표 3-44〉 외출목적	154
〈표 3-45〉 주 이동교통수단	155
〈표 3-46〉 교통약자를 위한 개선우선순위	156
〈표 3-47〉 교통약자 인지경로	157
〈표 3-48〉 교통약자 이동의 편함정도	158
〈표 3-49〉 우선적 개선 교통수단	159
〈표 3-50〉 일반버스 만족도	160
〈표 3-51〉 일반버스 불편사항	161
〈표 3-52〉 일반버스 개선사항	162

〈표 3-53〉 저상버스 인식도	163
〈표 3-54〉 저상버스 만족도	164
〈표 3-55〉 저상버스 불편사항	165
〈표 3-56〉 특별교통수단 인식도	166
〈표 3-57〉 장애인 교통서비스	167
〈표 3-58〉 우선적 개선 여객시설	168
〈표 3-59〉 여객시설 만족도	169
〈표 3-60〉 여객시설 불편사항	170
〈표 3-61〉 버스정류장 만족도	171
〈표 3-62〉 버스정류장 불편사항	172
〈표 3-63〉 우선적 개선 도로시설	173
〈표 3-64〉 보도 이용 만족도	174
〈표 3-65〉 보도이용시 불편사항	175
〈표 3-66〉 육교 및 지하보도 이용 만족도	176
〈표 3-67〉 육교 및 지하보도 이용시 불편사항	177
〈표 3-68〉 육교 및 지하보도 개선사항	178
〈표 3-69〉 교통약자의 만족도 점수	179
〈표 3-70〉 교통수단 이동편의시설 문제점	180
〈표 3-71〉 저상버스 운행노선	181
〈표 3-72〉 여객시설 이동편의시설 문제점	182
〈표 3-73〉 보행환경시설 문제점	183
〈표 3-74〉 지체장애인의 이동편의시설 문제점	185
〈표 3-75〉 시각장애인의 이동편의시설 문제점	185
〈표 3-76〉 청각장애인의 이동편의시설 문제점	186
〈표 3-77〉 어린이, 임산부, 고령자, 영유아를 동반한자의 이동편의시설 문제점	186
〈표 4-1〉 제1차 증진계획 이동편의시설 설치현황 및 목표치	190
〈표 4-2〉 이동편의시설 설치율 및 만족도 개선성과 분석	190
〈표 4-3〉 이동편의시설 목표치 달성도 비교	191
〈표 5-1〉 정책목표 설정 접근방법	195

〈표 5-2〉 이동편의시설의 서비스수준 정의	200
〈표 5-3〉 세종시 교통약자 이동편의시설의 서비스수준(2017년 기준)	200
〈표 5-4〉 이동편의지수 산정방법	201
〈표 5-5〉 세종시 통행당 이동편의지수	201
〈표 5-6〉 세종시 부문별 설치율 및 만족도 목표	202
〈표 5-7〉 장래 이동편의지수 목표치	202
〈표 5-8〉 교통약자이동편의시설 개선전략 및 대상 교통약자	204
〈표 6-1〉 항목별 개선 추진방향	207
〈표 6-2〉 시내버스 이동편의시설 설치율 목표치	208
〈표 6-3〉 버스내 이동편의시설 주요개선 전략	208
〈표 6-4〉 교통약자 배려석 확보계획	210
〈표 6-5〉 교통수단(버스) 연차별 개선계획 종합	210
〈표 6-6〉 버스정류장 이동편의시설 설치율 목표치	211
〈표 6-7〉 버스정류장 이동편의시설 주요개선 전략	212
〈표 6-8〉 휠터설치 개선계획	212
〈표 6-9〉 점자블록 개선계획	213
〈표 6-10〉 점자 및 음성안내 개선계획	213
〈표 6-11〉 버스정류장 시설 연차별 개선계획	213
〈표 6-12〉 보행환경 개선전략	232
〈표 6-13〉 정성적 개선(교통약자 전환) 전략	233
〈표 6-14〉 정량적 보도시설 및 보행환경개선 전략	233
〈표 6-15〉 보행불편 실태 조사단 운영방안	234
〈표 6-16〉 보행지킴이 운영	235
〈표 6-17〉 보행교통 개선을 위한 분야별 조사내용	235
〈표 6-18〉 턱낮추기 시설 설치 방안(횡단보도)	236
〈표 6-19〉 턱낮추기 시설 설치 방안(10m이하 이면도로 및 아파트단지 등의 진입부분)	237
〈표 6-20〉 보행환경 이동편의시설 설치율 목표치	240
〈표 6-21〉 보행환경 이동편의시설 개선전략	240
〈표 6-22〉 연차별 보도시설 및 보행환경 개선계획-총괄	241

〈표 6-23〉 육교 및 지하보도 설치현황	243
〈표 6-24〉 소정육교 개선방안	244
〈표 6-25〉 육교 개선계획(총물량)	244
〈표 6-26〉 육교 및 지하보도 개선 물량	245
〈표 6-27〉 보행우선구역 대상지 선정시 추가 검토 사항	247
〈표 6-28〉 보행우선구역 선정 기준	248
〈표 6-29〉 보행우선구역 대상지 선정시 추가 검토 사항	249
〈표 6-30〉 보행우선구역 지정기준	250
〈표 6-31〉 교통흐름 규제 방법	257
〈표 6-32〉 고원식교차로 설치효과	258
〈표 6-33〉 시케인 설치효과	259
〈표 6-34〉 초커(chocker) 설치효과	260
〈표 6-35〉 요철 설치효과	261
〈표 6-36〉 과속방지턱 설치효과	262
〈표 6-37〉 고원식 횡단보도 설치효과	263
〈표 6-38〉 볼라드 설치효과	266
〈표 6-39〉 보행우선구역 개선방안	268
〈표 6-40〉 보행우선구역 연차별 개선계획	268
〈표 6-41〉 세종시 교통약자 거주 현황	271
〈표 6-42〉 세종시 교통약자 주요 이용시설물 현황 및 권역별 허브역	273
〈표 6-43〉 교통약자 거점지역 주요 편의시설 설치방안	274
〈표 6-44〉 장애물 없는(Barrier Free) 생활환경 인증등급	276
〈표 6-45〉 장애물 없는 생활환경 인증 신청 방법	278
〈표 6-46〉 버스 종류별 구조 비교	280
〈표 6-47〉 저상버스 도입 현황	281
〈표 6-48〉 교통약자의 이동편의증진법 시행령 제14조	282
〈표 6-49〉 저상버스 확충 계획(제3차 교통약자 이동편의증진계획(2016.12))	282
〈표 6-50〉 세종시 저상버스 도입 연차별 계획	283
〈표 6-51〉 세종시 저상버스 연차별 도입계획에 따른 재정지원	283

〈표 6-52〉 중형저상버스 확충 계획(제3차 교통약자 이동편의증진계획(2016.12))	284
〈표 6-53〉 세종시 저상버스 도입 연차별 계획	284
〈표 6-54〉 세종시 중형 저상버스 연차별 도입계획에 따른 재정지원	284
〈표 6-55〉 저상버스 추가노선 검토	285
〈표 6-56〉 교통약자의 이동편의증진법 시행규칙 제5조(2014.08.07)	286
〈표 6-57〉 세종특별자치시 교통약자의 이동편의증진에 관한 조례(2013.06.10)	286
〈표 6-58〉 세종특별자치시 교통약자의 이동편의증진에 관한 조례 개정(안)	287
〈표 6-59〉 세종시 장애인(1급 및 2급)현황	287
〈표 6-60〉 연차별 특별교통수단 확충방안	287
〈표 6-61〉 세종시 특별교통수단 현황	288
〈표 6-62〉 세종시 특별교통수단 운영의 문제점	289
〈표 6-63〉 이동지원센터 운행대수 및 운행요금	290
〈표 6-64〉 타 지자체 이동지원센터 운영시기 및 운영주체	290
〈표 6-65〉 이동지원센터 운행대수 및 운행요금	291
〈표 6-66〉 직영 대 위탁운영 검토	292
〈표 6-67〉 공공기관 대 민간단체 운영검토	293
〈표 6-68〉 이동지원센터 기능별 업무별 세부명세	294
〈표 6-69〉 이동지원센터의 소요인원 산정(안)	295
〈표 6-70〉 이동지원센터 세부운영방안(안)	295
〈표 6-71〉 교통정보 및 운영 서비스방안	297
〈표 6-72〉 홍보대상 및 홍보내용	298
〈표 6-73〉 제3차 국가 교통약자이동편의증진계획('17~'21) 교육방안	302
〈표 6-74〉 교육대상 및 교육내용	303
〈표 6-75〉 교통약자 사후관리방안	304
〈표7-1〉 교통약자 이동편의시설 이용불만족도 가중치	307
〈표7-2〉 투자우선순위 검토	307
〈표7-3〉 교통수단(버스) 이동편의시설 연차별 투자계획	308
〈표7-4〉 저상버스 현황 및 목표치 실정	308
〈표7-5〉 저상버스 연차별 추진비용	308

〈표7-6〉 저상버스 연차별 운영비 지원금	309
〈표7-7〉 특별교통수단 현황 및 목표치 설정	309
〈표7-8〉 특별교통수단 연차별 추진비용	309
〈표7-9〉 특별교통수단 연차별 운영비용	309
〈표7-10〉 교통수단 연차별 추진비용	310
〈표7-11〉 버스정류장 이동편의시설 개선계획	311
〈표7-12〉 버스정류장 이동편의시설 연차별 추진비용	311
〈표7-13〉 보도시설 및 보행환경 개선계획	312
〈표7-14〉 보도시설 및 보행환경 개선 연차별 추진계획	312
〈표7-15〉 보행환경개선 연차별 추진비용	313
〈표7-16〉 사업별 시행주체	314
〈표7-17〉 세부 연차별 투자계획	315
〈표7-18〉 세종시 재정규모 추이	316
〈표7-19〉 재정규모 전망	317
〈표7-20〉 재정투자계획	318
〈표7-21〉 연차별 재원부담	318
〈표7-22〉 재정규모 및 예산확보 검토	318

그림 목 차

〈그림 1-1〉 과업의 공간적 범위	5
〈그림 1-2〉 계획수행 절차	8
〈그림 1-3〉 지방교통약자 이동편의증진계획 수립 절차	9
〈그림 2-1〉 세종특별자치시 행정구역 현황도	13
〈그림 2-2〉 세종특별자치시 인구 및 세대수 추이	14
〈그림 2-3〉 세종특별자치시 동별 인구 현황(2017년)	15
〈그림 2-4〉 세종특별자치시 학교별 학생수 현황(2016년)	16
〈그림 2-5〉 세종특별자치시 자동차 등록대수 현황	17
〈그림 2-6〉 세종특별자치시 주차장 현황	18
〈그림 2-7〉 지역별 장애인 인구 현황(2017년)	20
〈그림 2-8〉 지역별 고령자 인구 현황(2017년)	22
〈그림 2-9〉 지역별 임산부 인구 현황(2017년)	23
〈그림 2-10〉 지역별 어린이 인구 현황(2017년)	24
〈그림 2-11〉 지역별 영·유아를 동반한자 인구(2017년)	25
〈그림 2-12〉 교통약자 연도별 인구 추이	26
〈그림 2-13〉 2017년 동별 교통약자 인구수	28
〈그림 2-14〉 세종특별자치시 교통약자 전망	29
〈그림 2-15〉 세종특별자치시 장애인 단체시설 현황	31
〈그림 2-16〉 세종특별자치시 노인단체시설 현황	33
〈그림 2-17〉 세종특별자치시 유치원 현황	35
〈그림 2-18〉 세종특별자치시 초등학교 현황	37
〈그림 2-19〉 국토형성의 기본골격	39
〈그림 2-20〉 제4차 국토종합계획 수정계획(2011~2020)	40
〈그림 2-21〉 국가철도망 구축계획 계획(2011~2020)	43
〈그림 2-22〉 국토간선도로망 전체(수정)	46

〈그림 2-23〉 출생 양육의 사회적 책임 강화 방향	64
〈그림 2-24〉 일, 가정 양립 정책의 방향성	65
〈그림 2-25〉 4대 개발경영권의 구분	71
〈그림 2-26〉 고속도로 등 도로 확·포장계획	72
〈그림 2-27〉 철도계획	74
〈그림 2-28〉 항만·공항 개발 계획도	76
〈그림 2-29〉 교통체계 종합계획도	77
〈그림 2-30〉 대전권 광역도시계획의 기본목표와 전략	79
〈그림 2-31〉 광역교통망의 교통체계(도로 구상도)	80
〈그림 2-32〉 광역교통망의 교통체계(철도 구상도)	80
〈그림 2-33〉 교통축의 설정	83
〈그림 2-34〉 주변지역 생활권 구상	87
〈그림 2-35〉 주변지역 생활권 구상	89
〈그림 2-36〉 세종시 대중교통계획의 비전 및 목표	90
〈그림 2-37〉 세종시 시내버스 노선체계 개념도	92
〈그림 2-38〉 대중교통중심도로(BRT 순환축) 교차로 계획	93
〈그림 2-39〉 도시교통체계 구축계획	99
〈그림 2-40〉 도시교통시설 구축사업	100
〈그림 2-41〉 행복도시 자전거도로 현황	101
〈그림 2-42〉 자전거도로망(면)	101
〈그림 3-1〉 지역별 장애인 거주실태 현황도	105
〈그림 3-2〉 지역별 장애인 분포도	106
〈그림 3-3〉 지역별 고령자 거주실태 현황(2017년)	107
〈그림 3-4〉 지역별 고령자 분포도	108
〈그림 3-5〉 조사지점도	112
〈그림 3-6〉 저상버스 운행 현황도	116
〈그림 3-7〉 특별교통수단 현황	117
〈그림 3-8〉 버스 항목별 설치율 현황(일반버스)	120
〈그림 3-9〉 세종특별자치시 버스정류장 유형	131

〈그림 3-10〉 버스정류장 항목별 설치율	133
〈그림 3-11〉 조사대상 도로망도	137
〈그림 3-12〉 보행환경 종합 현황	138
〈그림 3-13〉 육교 위치도	142
〈그림 3-14〉 육교실태조사 설치율(종합)	143
〈그림 3-15〉 설문응답자 조사분포	147
〈그림 3-16〉 설문응답자 성별분포	147
〈그림 3-17〉 외출목적분포	148
〈그림 3-18〉 주 이동교통수단 분포	149
〈그림 3-19〉 교통약자 개선사항 분포	150
〈그림 3-20〉 설문응답자 조사분포	153
〈그림 3-21〉 설문응답자 성별분포	153
〈그림 3-22〉 외출목적분포	154
〈그림 3-23〉 주 이동교통수단 분포	155
〈그림 3-24〉 교통약자 개선사항 분포	156
〈그림 3-25〉 교통약자 인지여부 분포	157
〈그림 3-26〉 교통약자 이동편함정도 분포	158
〈그림 3-27〉 우선적 개선사항 분포	159
〈그림 3-28〉 일반버스 만족도 분포	160
〈그림 3-29〉 일반버스 불편사항 분포	161
〈그림 3-30〉 일반버스 개선사항 분포	162
〈그림 3-31〉 저상버스 인식도 분포	163
〈그림 3-32〉 저상버스 만족도 분포	164
〈그림 3-33〉 저상버스 불편사항 분포	165
〈그림 3-34〉 특별교통수단 인식도 분포	166
〈그림 3-35〉 장애인 교통서비스 분포	167
〈그림 3-36〉 우선적 개선 여객시설	168
〈그림 3-37〉 여객시설 만족도 분포	169
〈그림 3-38〉 여객시설 불편사항 분포	170

〈그림 3-39〉 버스정류장 만족도 분포	171
〈그림 3-40〉 버스정류장 불편사항 분포	172
〈그림 3-41〉 우선적 개선도로시설 분포	173
〈그림 3-42〉 보도이용 만족도 분포	174
〈그림 3-43〉 보도이용시 불편사항 분포	175
〈그림 3-44〉 육교 및 지하보도 이용 만족도 분포	176
〈그림 3-45〉 육교 및 지하보도 이용시 불편사항 분포	177
〈그림 3-46〉 육교 및 지하보도개선사항 분포	178
〈그림 3-47〉 보행환경 이동편의시설 문제점	184
〈그림 5-1〉 목표치 설정절차	199
〈그림 5-2〉 교통약자 이동 개념도	201
〈그림 6-1〉 버스정류장 설치 예시	212
〈그림 6-2〉 버스정류장 개선지점 - 쉼터설치(전체)	215
〈그림 6-3〉 버스정류장 개선지점 - 쉼터설치(조치원)	217
〈그림 6-4〉 버스정류장 개선지점 - 쉼터설치(행복도시)	218
〈그림 6-5〉 버스정류장 개선지점 - 쉼터설치(행복도시-보람동)	219
〈그림 6-6〉 버스정류장 개선지점 - 점자설치(전체)	221
〈그림 6-7〉 버스정류장 개선지점 - 점자설치(조치원)	223
〈그림 6-8〉 버스정류장 개선지점 - 점자설치(행복도시)	224
〈그림 6-9〉 버스정류장 개선지점 - 점자설치(행복도시-보람동)	225
〈그림 6-10〉 버스정류장 개선지점 - BIS 설치(전체)	227
〈그림 6-11〉 버스정류장 개선지점 - BIS 설치(조치원)	229
〈그림 6-12〉 버스정류장 개선지점 - BIS 설치(행복도시)	230
〈그림 6-13〉 버스정류장 개선지점 - BIS 설치(행복도시-보람동)	231
〈그림 6-14〉 보도의 포장 및 기울기 개선사례	238
〈그림 6-15〉 횡단보도 점자블록 개선사례	238
〈그림 6-16〉 차량진출입부 개선사례	239
〈그림 6-17〉 음향신호기 설치	239
〈그림 6-18〉 육교 개선사례	242

〈그림 6-19〉 육교 엘리베이터 설치 예시도	245
〈그림 6-20〉 보행우선구역 시행절차	251
〈그림 6-21〉 파주시 및 하남시 노인보호구역	252
〈그림 6-22〉 아산시 온천동 보행우선구역	253
〈그림 6-23〉 마포구 도화동 보행우선구역	254
〈그림 6-24〉 서귀포시 내방동 마포구 보행우선구역	254
〈그림 6-25〉 스위스(상트갈렌 시티라운지)	255
〈그림 6-26〉 일본(토요신 지구)	255
〈그림 6-27〉 독일(켈른시)	256
〈그림 6-28〉 스웨덴(스톡홀름)	256
〈그림 6-29〉 고원식 교차로	258
〈그림 6-30〉 시케인(Chicane)	259
〈그림 6-31〉 초커(chocker)	260
〈그림 6-32〉 요철포장	261
〈그림 6-33〉 과속방지턱	262
〈그림 6-34〉 고원식 횡단보도	263
〈그림 6-35〉 보행섬식 횡단보도	263
〈그림 6-36〉 교통안내시설	264
〈그림 6-37〉 보행자 우선통행을 위한 교통신호기	265
〈그림 6-38〉 보도용 방호울타리	265
〈그림 6-39〉 블라드(자동차 진입 억제용 말뚝)	266
〈그림 6-40〉 교통안전시설물 부족	267
〈그림 6-41〉 보도 미설치로 인한 보행자 안전사고 우려	267
〈그림 6-42〉 보행우선구역 개선방안	269
〈그림 6-43〉 세종시 교통약자 거주현황	272
〈그림 6-44〉 교남시넷가 인증사례	277
〈그림 6-45〉 인천광역시 중구 신흥동3가 인증사례	277
〈그림 6-46〉 장애물 없는 생활환경 인증제도 심사절차	278
〈그림 6-47〉 세종시 저상버스	280

〈그림 6-48〉 저상버스 추가제안 노선	285
〈그림 6-49〉 특별교통수단 현황	288
〈그림 7-1〉 세종시 재정규모 추이	316
〈그림 7-2〉 재정규모 전망	317



제1장 과업의 개요

1.1 과업의 배경 및 목적

1.2 과업의 범위

1.3 과업의 법적근거

1.4 과업의 수행절차



제1장 과업의 개요

1.1 과업의 배경 및 목적

1.1.1 과업의 배경

가. 계획의 배경

- 2017년 고령사회와 2025년 초고령사회 진입 등으로 교통약자가 지속적으로 증가할 것으로 예상되어 교통약자의 이동권 증진을 위한 체계적 시스템 마련이 절실하며, 「교통약자의 이동편의 증진법」(2016.3.29개정)은 현재 정착단계에 이르는 시점이지만, 여객시설·교통수단 등에 대한 종합적인 고려없이 개별적으로 추진됨에 따라, 이동편의에 실질적인 도움이 되지 못하는 문제점이 발생하고 있다.
- 교통약자 이동편의 증진을 위한 국가역할 재정립과 새로운 정책수립 요구가 증대됨으로서 장애인, 노인, 임산부, 어린이 등 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 다양한 이동편의 활성화 정책 추진이 필요하게 되었다.
- 이러한 사유로 「교통약자의 이동편의 증진법」(2016.3.29개정)을 통하여 「제3차 교통약자 이동편의증진계획, 2016.12」을 국토교통부에서 국가차원의 교통약자의 이동편의 증진계획을 수립하였으며, 이와 연계하여 지역특성을 반영하는 지방교통약자 이동편의 증진계획의 수립 필요성이 제기되고 있다.

〈표 1-1〉 교통약자 용어정의(교통약자의 이동편의 증진법 제2조(2016.3.29개정))

교통약자	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「장애인, 고령자, 임산부, 어린이, 영유아를 동반한 자」 등 일상생활에서 이동에 불편을 느끼는 사람을 말함 <ul style="list-style-type: none"> - 장애인 - 고령자 : 65세이상 - 어린이 : 5 ~ 9세 - 영·유아 : 0 ~ 4세 - 임산부 : 출생아 인구
이동편의 시설	<ul style="list-style-type: none"> ○ 휠체어 탑승설비, 장애인용 승강기, 장애인을 위한 보도(歩道), 임산부가 모유수유를 할 수 있는 휴게시설 등 교통약자가 교통수단, 여객시설 또는 도로를 이용할 때 편리하게 이동할 수 있도록 하기 위한 시설과 설비를 <ul style="list-style-type: none"> - 교통수단 : 사람을 운송하는데 이용되는 수단(승합자동차, 도시철도, 철도, 비행기, 선박, 특별교통수단 등) ※ 특별교통수단 : 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동을 지원하기 위하여 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량 - 여객시설 : 교통수단 이용을 위하여 제공되는 시설 또는 공작물 (여객자동차터미널, 버스정류장 등) - 도로시설 : 도로와 그 외의 준용도로(보도, 육교, 지하보도 등)



나. 수립경위

1) 법령제정 경위

(1) 법령제정

- 2005. 1. 27 「교통약자의 이동편의 증진법」
- 2006. 1. 19 「교통약자의 이동편의 증진법 시행령」
- 2006. 1. 27 「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」

(2) 최근 법령개정

- 2016. 3. 29 「교통약자의 이동편의 증진법」
- 2016. 8. 11 「교통약자의 이동편의 증진법 시행령」
- 2014. 8. 7 「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」

2) 국가 교통약자 이동편의 증진계획 수립경위

- 2007. 4. 제1차 국가 교통약자 이동편의증진계획(2007~2011년)
- 2012. 3. 제2차 국가 교통약자 이동편의증진계획(2012~2016년)
- 2016. 12. 제3차 국가 교통약자 이동편의증진계획(2017~2021년)

3) 세종시 교통약자 이동편의 증진계획 수립경위

- 2013.12. 제1차 세종특별자치시 교통약자이동편의 증진계획(2013~2016년)

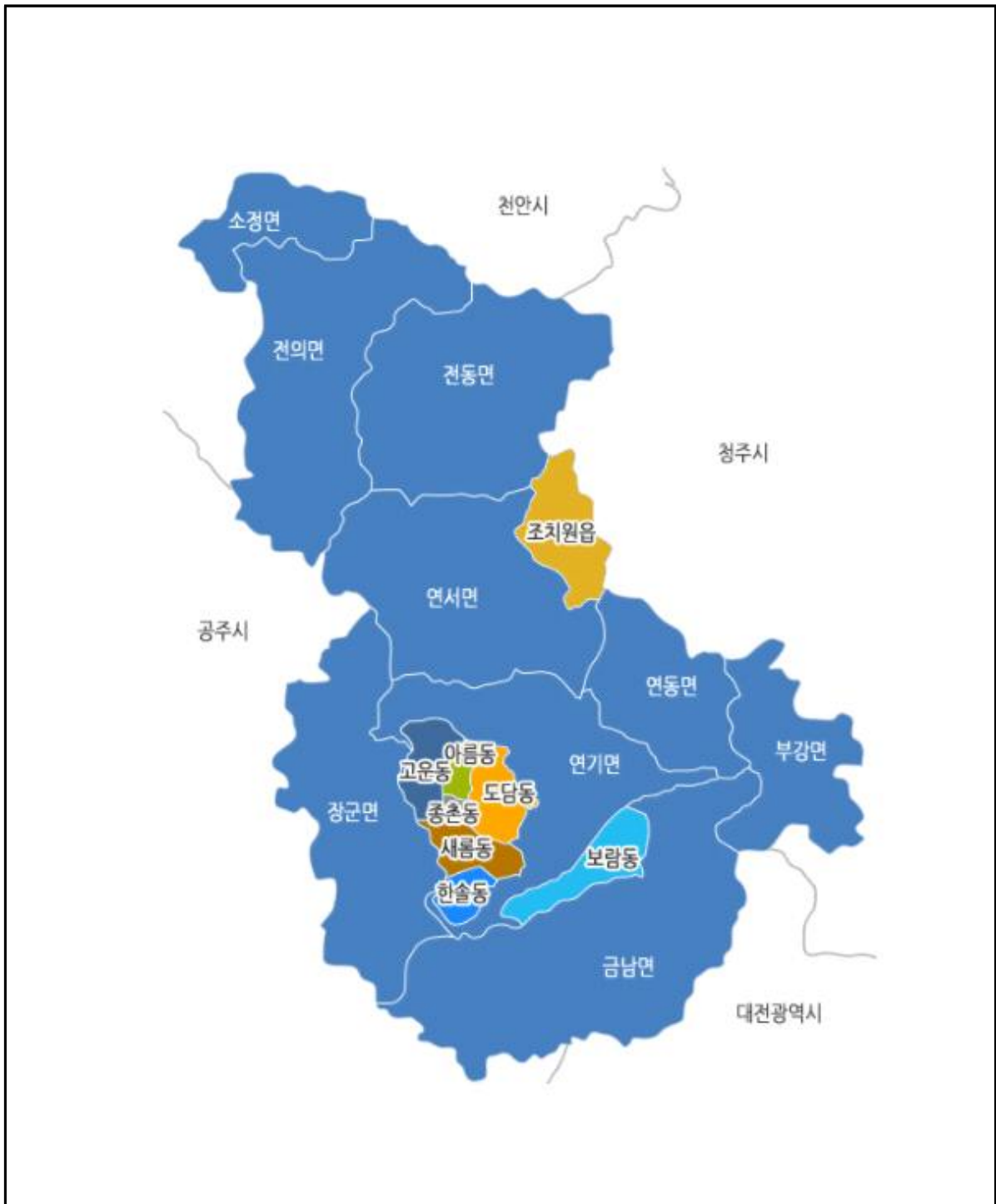
1.1.2 과업의 목적

- 본 계획은 세종시 교통의 전반적인 변화에 대한 조사·분석을 통해 이동 편의시설 및 보행환경 실태를 점검하고, 교통약자 이동편의증진계획을 수립하기 위해 수행되어 왔으며 「교통약자의 이동편의 증진법」(2016.3.29개정) 제7조 규정에 의거 세종시 교통약자 이동편의증진계획을 수립하고 이를 통해 교통약자의 이동편의 증진정책의 기본방향 및 목표를 제시하여 세종시의 이동 편의시설 및 보행환경실태의 조사 분석을 통해 향후 5년간 실행가능한 이동편의시설, 보행 환경, 대중교통에 관한 개선대책 및 계획을 추진하기 위함이다.
- 따라서, 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 교통수단, 여객시설 및 도로에 이동편의시설을 확충하고 보행환경을 개선하여 인간중심의 교통 체계를 구축함으로써 이들의 사회참여가 활발할 수 있도록 하며, 기존의 차량소통 위주의 교통정책에서 교통안전을 고려한 인간중심의 교통정책으로 전환하여 선진교통 시스템을 구축하기 위한 체계적인 계획 수립을 목적으로 한다.

1.2 과업의 범위

1.2.1 공간적 범위

- 본 계획의 공간적 범위는 세종시 행정구역을 주요 대상범위로 하였다.
- － 공간적 범위 : 세종시 전지역



〈그림 1-1〉 과업의 공간적 범위



1.2.2 시간적 범위

- 본 계획의 시간적 범위는 2017년을 기준년도로 하고, 「교통약자의 이동편의 증진법」(2016.3.29개정)에 의거 수립된 「제3차 교통약자이동편의 증진계획, 국토교통부, 2016.12」의 목표연도를 수용하여 최종목표연도를 2021년으로 설정하였다.

〈표 1-2〉 시간적 범위

2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
●				●
기준연도				최종목표연도

1.2.3 내용적 범위

- 본 계획의 내용적 범위는 「제3차 교통약자이동편의 증진계획, 국토교통부, 2016.12」를 준용하여 다음과 같이 설정하였다.

〈표 1-3〉 내용적 범위

구 분	내 용
1. 계획의 개요	<ul style="list-style-type: none"> ○ 계획의 배경 및 목적 ○ 계획의 범위 ○ 계획수행 절차
2. 교통약자 현황 및 전망	<ul style="list-style-type: none"> ○ 교통약자 관련계획 검토 ○ 교통약자 현황 및 수요전망
3. 이동편의시설 및 보행환경 현황 및 문제점	<ul style="list-style-type: none"> ○ 이동편의시설 현황 및 실태조사 ○ 교통약자 이동·거주 실태조사 ○ 보행환경 실태조사 ○ 교통약자 이동관련 문제점
4. 계획의 목표 및 추진전략	<ul style="list-style-type: none"> ○ 1차 계획 추진성과 분석 ○ 계획수립의 기본방향 ○ 계획의 지표 및 목표치 설정
5. 세부추진방안	<ul style="list-style-type: none"> ○ 교통약자 이동편의시설 개선 및 확충 ○ 교통약자 거점지역 및 간선이동축 확보 ○ 장애물없는 생활환경 인증제 활용방안 ○ 저상버스 확충방안 ○ 특별교통수단 및 이동지원센터 운영방안 ○ 교통약자를 위한 정보제공 체계구축 ○ 홍보 및 교육대책 ○ 교통약자시설의 사후관리방안
6. 소요재원 및 조달방안	<ul style="list-style-type: none"> ○ 소요재원의 규모 및 투자계획 ○ 재원조달 방안

1.3 과업의 법적근거

- 교통약자의 이동권 확보요구에 따라 「교통약자의 이동편의 증진법」(2016.3.29개정)과 「교통약자의 이동편의 증진법 시행령」(2014.8.7.개정)에 따라 제2차 세종시 교통약자 이동편의증진계획을 수립하게 되었다.

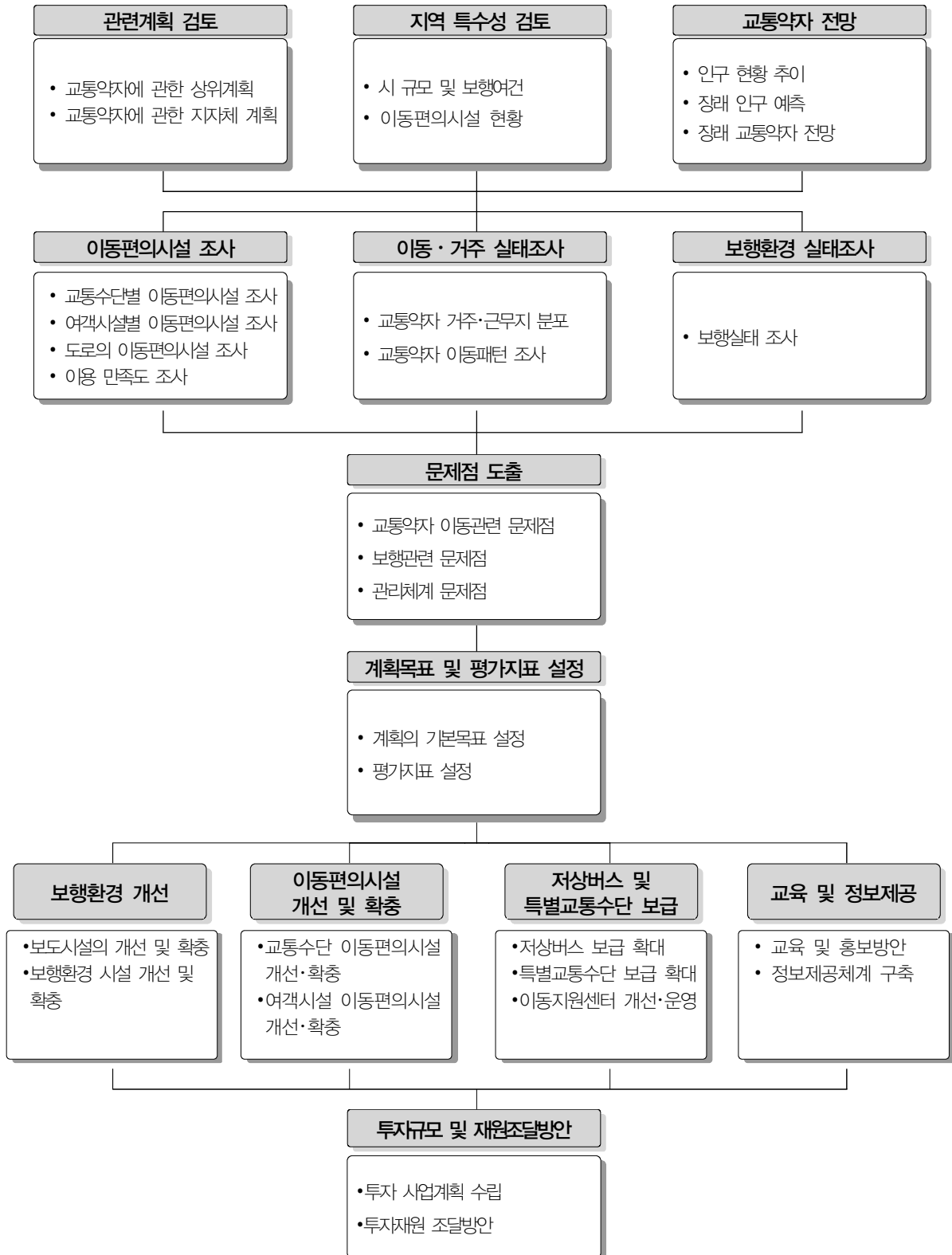
〈표 1-4〉 지방교통약자 이동편의증진계획 수립의 법적 근거

구 분	법 적 근 거 「교통약자의 이동편의 증진법(2016.3.29개정)」
지방교통약자 이동편의증진계획	<p>제7조(지방교통약자이동편의증진계획의 수립)</p> <p>① 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장(이하 "시장"이라 한다)이나 군수(광역시에 있는 군의 군수는 제외한다. 이하 같다)는 교통약자 이동편의 증진계획에 따라 관할 지역에 있는 교통약자의 이동편의 증진을 촉진하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 주민과 관계 전문가의 의견을 들어 5년 단위의 지방교통약자 이동편의 증진계획(이하 "지방교통약자 이동편의 증진계획"이라 한다)을 수립하여야 한다. 다만, 시장이나 군수가 지방교통약자 이동편의 증진계획의 내용을 다른 교통 관련 계획에 반영하여 수립한 경우에는 국토교통부장관의 승인을 받아 해당 지방교통약자 이동편의 증진계획을 따로 수립하지 아니할 수 있다. 〈개정 2013.3.23.〉</p> <p>② 지방교통약자 이동편의 증진계획에는 제6조제2항 각 호의 사항과 관할 지방자치단체의 지역적 특성을 고려한 교통약자의 이동편의 증진에 관한 사항이 포함되어야 한다.</p> <p>③ 시장이나 군수가 지방교통약자 이동편의 증진계획을 수립할 때에는 미리 관계 교통행정기관과 협의하여야 한다.</p> <p>④ 특별시장·광역시장·특별자치시장 또는 특별자치도지사는 지방교통약자 이동편의 증진계획을 수립하려면 「국가통합교통체계효율화법」 제110조에 따른 지방교통위원회(이하 "지방교통위원회"라 한다)의 심의를 받아야 한다.</p> <p>⑤ 시장이나 군수가 제3항 및 제4항에 따라 지방교통약자 이동편의 증진계획을 수립하였을 때에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 특별시장·광역시장·특별자치시장 또는 특별자치도지사는 국토교통부장관에게, 시장(특별시장·광역시장·특별자치시장 또는 특별자치도지사는 제외한다) 또는 군수는 도지사에게 각각 이를 제출하여야 한다. 〈개정 2013.3.23.〉</p> <p>⑥ 국토교통부장관이나 도지사는 제5항에 따라 지방교통약자 이동편의 증진계획을 받으면 교통약자 이동편의 증진계획에 부합하는지 등을 검토한 후 부합하지 아니한 내용이 있거나 지방교통약자 이동편의 증진계획 간의 연계성 및 통합성을 유지하기 위하여 필요하다고 판단되는 내용이 있을 때에는 국가교통위원회 또는 지방교통위원회의 심의를 거쳐 해당 시장이나 군수에게 지방교통약자 이동편의 증진계획의 수정·보완을 요청할 수 있다. 〈개정 2013.3.23.〉</p> <p>⑦ 시장이나 군수는 제6항에 따른 요청이 없으면 제5항에 따라 제출한 지방교통약자 이동편의 증진계획을 확정하며, 제6항에 따른 요청을 받았을 때에는 특별한 사유가 없으면 요청받은 내용을 반영하여 지방교통약자 이동편의 증진계획을 확정하여야 한다.</p> <p>⑧ 시장이나 군수는 제7항에 따라 지방교통약자 이동편의 증진계획을 확정하는 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 내용을 고시하고 일반인이 열람할 수 있도록 하여야 한다.</p> <p>⑨ 시장이나 군수는 교통약자 이동편의 증진계획이 변경되거나 지방교통약자 이동편의 증진계획에 포함된 사항을 변경할 필요가 있는 경우에는 지방교통약자 이동편의 증진계획을 변경할 수 있다.</p> <p>⑩ 지방교통약자 이동편의 증진계획의 변경에 관하여는 제3항부터 제8항까지의 규정을 준용한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 그러하지 아니하다.</p>



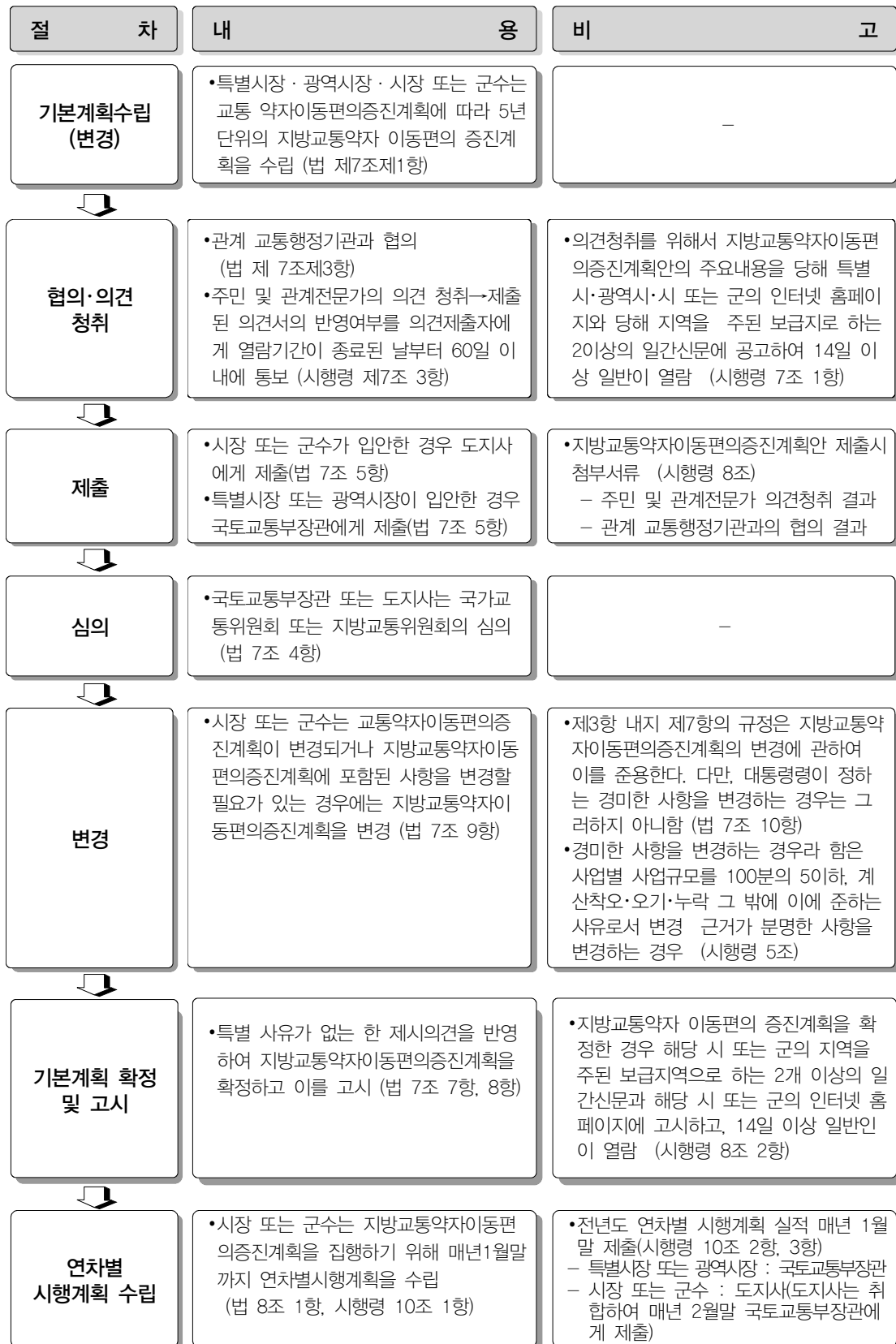
1.4 과업의 수행절차

1.4.1 계획수행 절차



〈그림 1-2〉 계획수행 절차

1.4.2 지방교통약자 이동편의증진계획 수립 절차



〈그림 1-3〉 지방교통약자 이동편의증진계획 수립 절차



제2장 교통약자 현황 및 전망

2.1 도시 일반현황

2.2 교통약자 현황

2.3 교통약자 전망

2.4 관련계획 검토

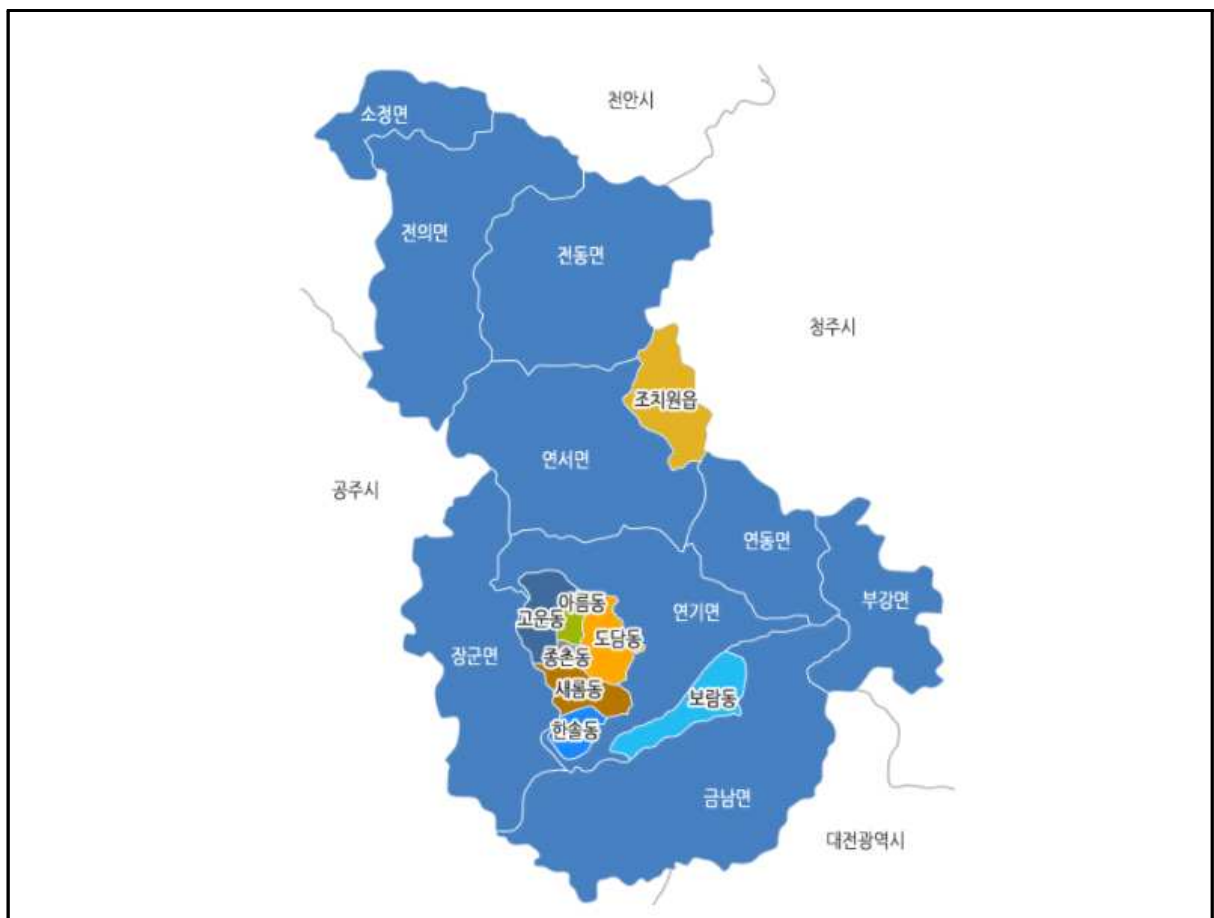


제2장 교통약자 현황 및 전망

2.1 도시 일반현황

2.1.1 도시 공간구조 현황

- 세종특별자치시는 우리나라 내륙 중앙에 위치하며 남북으로 길게 뻗은 형상으로 금강이 통과하고 있다.
- 충청권의 중심부에 위치하며 동은 충청북도 청주시, 서는 충청남도 공주시, 남은 대전광역시, 북은 충청남도 천안시와 경계를 이루고 있다.
- 또한, 북쪽으로는 당진~대전 고속도로가 지나고 동쪽으로는 경부고속도로, 서쪽으로는 서해안 고속도로, 남쪽으로는 호남고속도로 등이 연결되어 전국 각지로의 접근성이 뛰어나다.
- 면적 : 465km²
- 행정구역 : 1읍 9면 7동



〈그림 2-1〉 세종특별자치시 행정구역 현황도



2.1.2 사회경제지표 현황

가. 인구 및 세대수 현황

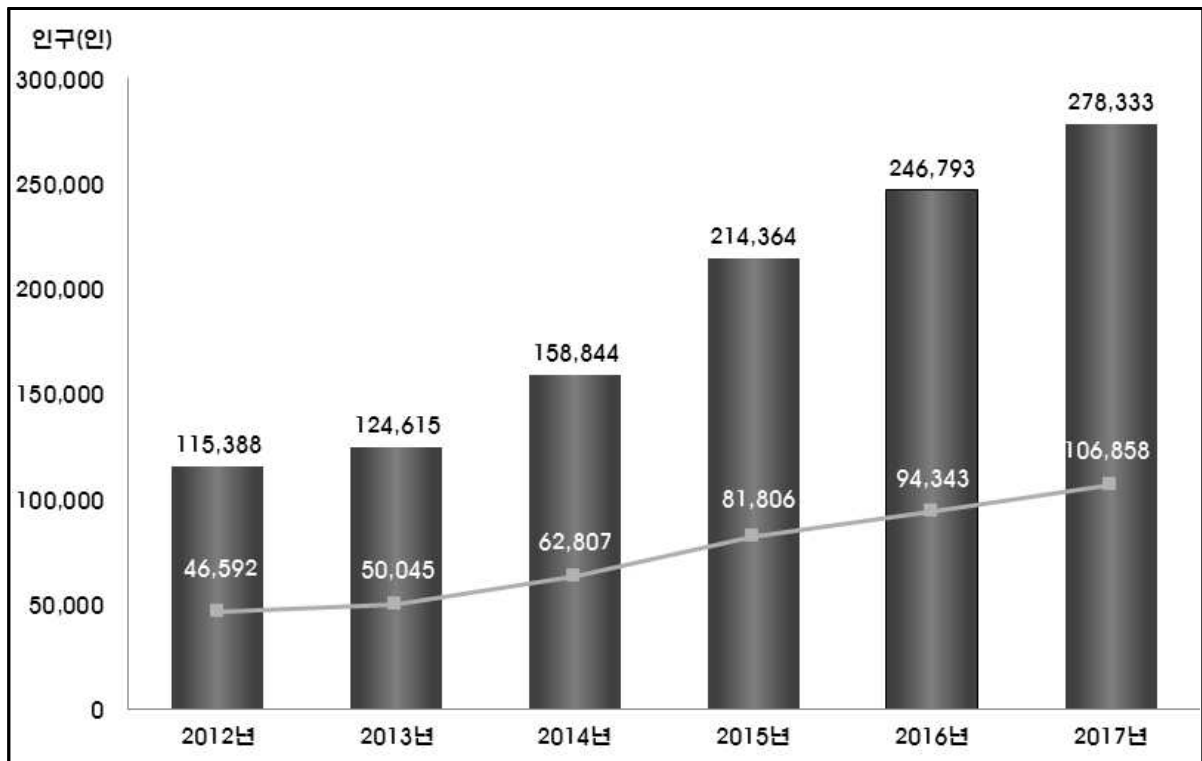
- 세종특별자치시 인구 추이를 살펴보면, 2012년에 115,388인에서 2017년 278,333인으로 19.3%가 증가한 것으로 나타났다.
- 또한, 세대당 인구는 2012년 2.48인/세대에서 2017년 2.60인/세대로 1.0% 증가한 것으로 나타났다.

〈표 2-1〉 세종특별자치시 인구 및 세대수 추이

연 도	인 구 (인)	세대수 (세대)	면적 (km ²)	인구밀도 (인/km ²)	세대당 인구 (인/세대)
2012년	115,388	46,592	464.9	248	2.48
2013년	124,615	50,045	464.9	268	2.49
2014년	158,844	62,807	464.9	342	2.53
2015년	214,364	81,806	464.9	461	2.62
2016년	246,793	94,343	464.9	531	2.62
2017년	278,333	106,858	464.9	599	2.60
증가율	19.3%	18.1%	0.00%	19.3%	1.0%

자료 : 2016 세종통계연보, 2017.

주 : 2017년은 2017년 10월 말 기준.



〈그림 2-2〉 세종특별자치시 인구 및 세대수 추이

나. 지역별 인구 현황

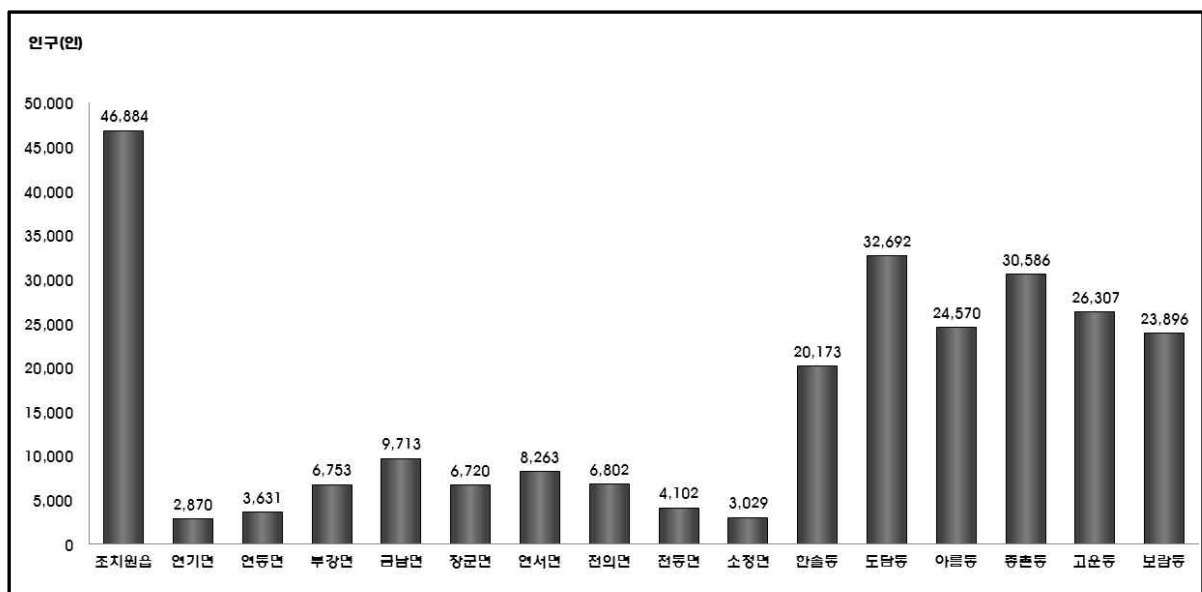
- 세종특별자치시 지역별 인구분포를 살펴보면, 조치원읍이 총 46,884인으로 인구가 가장 많은 것으로 조사되었으며, 반면 인구밀도는 종촌동이 26,596.5인/km²으로 가장 높게 나타났다.

〈표 2-2〉 지역별 인구 및 세대수 현황(2017년)

구 분	인 구		세대수 (세대)	면적 (km ²)	인구밀도 (인/km ²)	세대당인구 (인/세대)
	합계(인)	구성비(%)				
조치원읍	46,884	16.8	19,083	13.6	3,457.5	2.46
연기면	2,870	1.0	1,474	43.9	65.4	1.95
연동면	3,631	1.3	1,754	28.3	128.3	2.07
부강면	6,753	2.4	3,107	27.7	243.8	2.17
금남면	9,713	3.5	4,575	78.7	123.4	2.12
장군면	6,720	2.4	3,464	53.2	126.2	1.94
연서면	8,263	3.0	3,874	54.6	151.3	2.13
전의면	6,802	2.4	3,176	62.4	109.0	2.14
전동면	4,102	1.5	2,161	57.7	71.1	1.9
소정면	3,029	1.1	1,311	16.5	183.9	2.3
한솔동	20,173	7.2	6,291	2.7	7,471.5	3.2
도담동	32,692	11.7	12,754	4.7	6,926.3	2.6
아름동	24,570	8.8	7,698	2.2	11,219.2	3.2
종촌동	30,586	11.0	10,661	1.2	26,596.5	2.9
고운동	26,307	9.5	8,910	5.4	4,917.2	3.0
보람동	23,896	8.6	8,152	7.3	3,282.4	2.9
새롬동	21,342	7.7	8,413	4.9	4,400.4	2.5
합 계	278,333	100	106,858	464.8	598.8	3.0

자료 : 세종특별자치시 홈페이지, 2017.11.

주 : 2017년 10월 말 기준.



〈그림 2-3〉 세종특별자치시 동별 인구 현황(2017년)



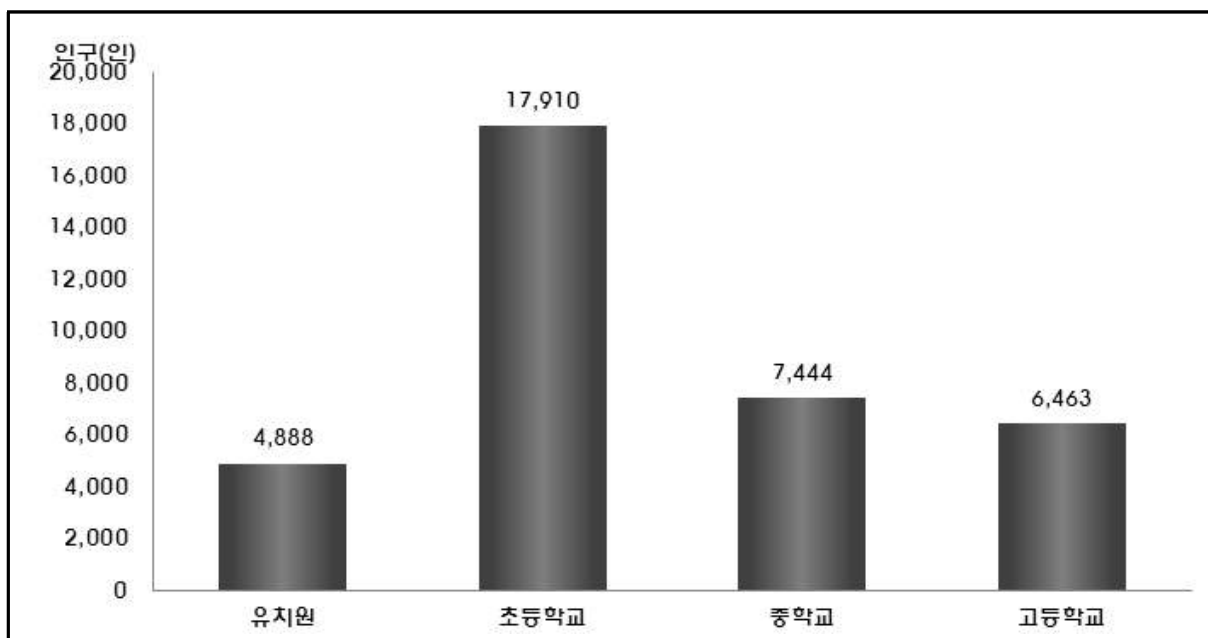
다. 학교 및 학생수 현황

- 세종특별자치시의 학교 및 학생수 현황을 살펴보면, 현재 학교 113개소에 36,705명의 학생이 재학중이며, 초등학생이 17,910명으로 가장 많은 것으로 나타났다.

〈표 2-3〉 학교 및 학생수 현황(2016년)

구 분	학교수 (개소)	학급수(학과수) (학급)	학생수 (인)	교원수 (인)	사무직원수 (인)	학급당학생수 (인)	교원1인당학 생수
유치원	45	256	4,888	504	51	19.1	9.7
초등학교	37	828	17,910	1,279	152	21.6	14.0
중학교	18	331	7,444	712	60	22.5	10.5
고등학교	13	277	6,463	685	60	23.3	9.4
합계	113	1,692	36,705	3,180	323	87	11.5

자료 : 2016 세종통계연보, 2017.



〈그림 2-4〉 세종특별자치시 학교별 학생수 현황(2016년)

라. 자동차등록대수 현황

- 세종특별자치시 자동차등록대수 추이를 살펴보면, 2012년 47,580대에서 2017년 126,595대로 21.6%가 증가하였다.
- 특히 승용차는 2012년 34,830대에서 2017년 107,599대로 25.3%의 증가율을 보이고 있으며, 자동차등록대수 중 85.0%로 가장 높은 비율을 차지하고 있다.

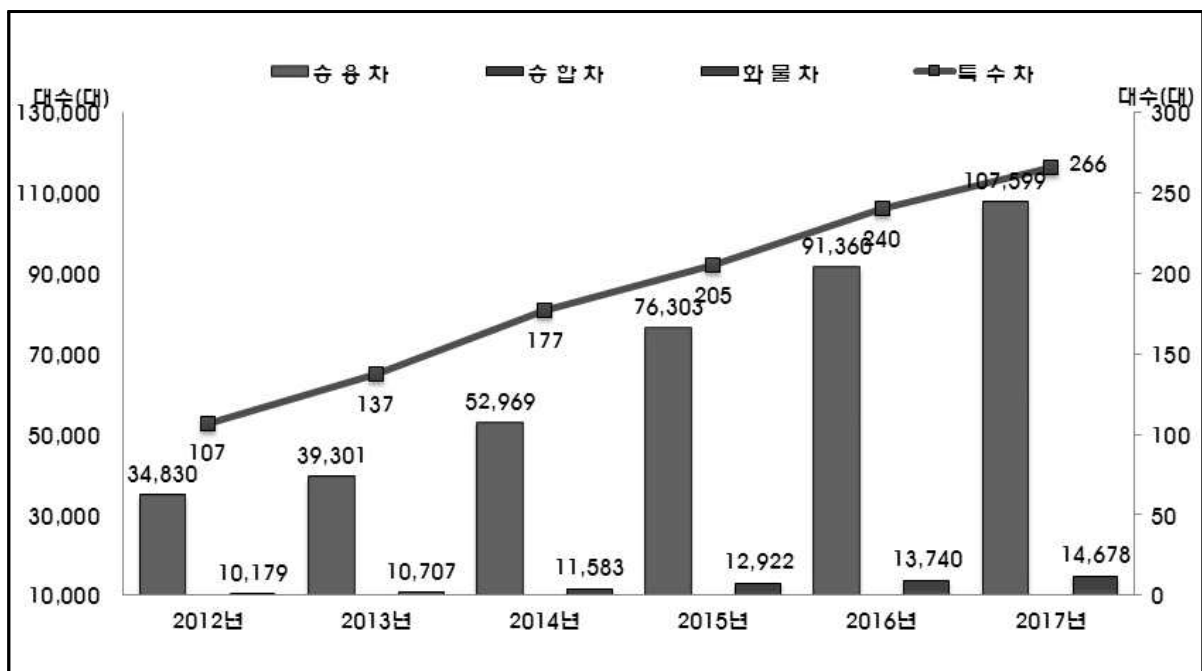
〈표 2-4〉 세종특별자치시 자동차등록대수 추이

(단위: 대, %)

연 도	합 계	승 용 차	승 합 차	화 물 차	특 수 차
2012년	47,580	34,830	2,464	10,179	107
2013년	52,889	39,301	2,744	10,707	137
2014년	67,881	52,969	3,152	11,583	177
2015년	93,078	76,303	3,648	12,922	205
2016년	109,212	91,360	3,872	13,740	240
2017년	126,595	107,599	4,052	14,678	266
구성비	100.0	85.0	3.2	11.6	0.2
증가율	21.6%	25.3%	10.5%	7.6%	20.0%

자료 : 세종특별자치시 홈페이지, 2017.11.

주 : 2017년은 2017년 10월 말 기준.



〈그림 2-5〉 세종특별자치시 자동차 등록대수 현황



마. 주차장 운영현황

- 세종특별자치시의 주차장은 2015년 총 4,466개소 134,166면이며, 노상 및 노외 주차장의 증가율은 각각 2.4%, 7.4% 증가하였으며, 그 중 건축물부설 주차장이 4,427개소 132,832면으로 전체의 96.7%를 차지하고 있다.

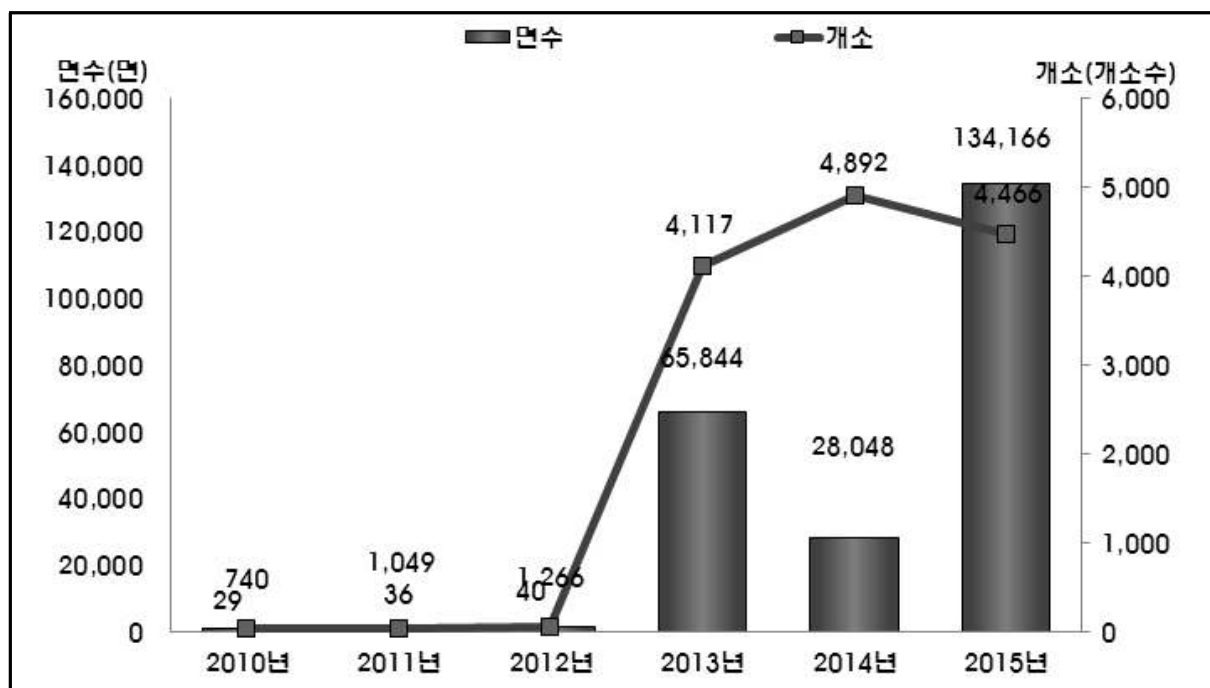
〈표 2-5〉 주차장 현황 추이

(단위:개소,면수,%)

연도	합 계		노 상		노 외		건축물부설	
	개소	면수	개소	면수	개소	면수	개소	면수
2010년	29	740	8	174	21	566	—	—
2011년	36	1,049	8	174	28	875	—	—
2012년	40	1,266	8	174	32	1,092	—	—
2013년	4,117	65,844	3	110	22	845	4,092	64,889
2014년	4,892	28,048	26	1,220	37	1,220	4,829	25,608
2015년	4,466	134,166	9	264	30	1,070	4,427	132,832
구성비	100.0		0.9		2.4		96.7	
증가율	173.8%	182.9%	2.4%	8.7%	7.4%	13.6%	2.7%	27.0%

자료 : 2016 세종통계연보, 2017.

주 : 부설주차장의 경우 2013년도부터 관리되었으며 따라서 증가율을 2013년부터 산정함.



〈그림 2-6〉 세종특별자치시 주차장 현황

2.2 교통약자 현황

2.2.1 교통약자

가. 교통약자 범위

1) 정의

- 「교통약자의 이동편의 증진법」(2016. 3. 29 개정)의 제2조 1항에 다음과 같이 정의한다.

〈표 2-6〉 교통약자의 정의

조항	법 률 내 용
제2조	제2조(정의) 이법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다 1. “교통약자”라 함은 장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한자, 어린이 등 생활을 영위함에 있어 이동에 불편을 느끼는 자를 말한다.

2) 구분

- 장애인 : 세종특별자치시 등록장애인 인구
- 고령자 : 세종특별자치시 인구 중 65세 이상 인구
- 어린이 : 세종특별자치시 인구 중 5~9세 인구
- 임산부 : 세종특별자치시 인구 중 출생아 인구
- 영·유아를 동반한 자 : 세종특별자치시 인구 중 0~4세 인구

나. 전국 교통약자 인구대비 비율

- 2016년 통계청 기준 교통약자 인구는 13,367,462인으로 전국 인구 50,734,284 인의 26.3%를 차지하고 있으며, 고령자의 인구가 11.2%로 가장 많은 비율을 차지하고 있다.

〈표 2-7〉 전국 교통약자 비율(2016년)

(단위 : 인, %)

구분	합계	장애인	고령자	임산부	어린이	영·유아를 동반한자
교통약자인구 (총인구)	13,228,203 (51,529,338)	1,412,994	6,775,101	438,420	2,334,907	2,266,781
총인구대비	25.7	2.7	13.1	0.9	4.5	4.4
교통약자 비율	100.0	10.7	51.2	3.3	17.7	17.1

자료 : 통계청 자료, 2016



2.2.2 교통약자의 현황

가. 장애인 현황

1) 장애인 인구 추이

- 세종특별자치시의 장애인 인구를 살펴보면, 인구증가율 19.3%에 비해 장애인 인구 변화는 연평균 7.4%로 인구대비 적은 증가를 보임

〈표 2-8〉 세종특별자치시 장애인 인구 추이

(단위: 인, %)

구 분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	증가율
전체인구	115,388	124,615	158,844	214,364	246,793	278,333	19.3%
장애인	7,081 (4,017)	7,202 (4,064)	7,943 (4,483)	9,079 (5,151)	9,845 (5,536)	10,139 (5,654)	7.4%
인구대비 구성비	6.1	5.8	5.0	4.2	4.0	3.6	-10.0%

자료 : 보건복지부 홈페이지, 2017.11.

주 : 중복산정을 고려하여 고령자, 어린이, 영유아동반한자 인구를 제외하였으며, () 안 숫자는 제외된 수치임

2) 지역별 장애인 인구 현황

- 세종특별자치시 지역별 장애인 인구를 살펴보면, 조치원읍이 21.7%로 가장 많은 비율을 차지하고 있으며, 도담동 9.5%, 금남면 7.8% 순으로 나타났다.

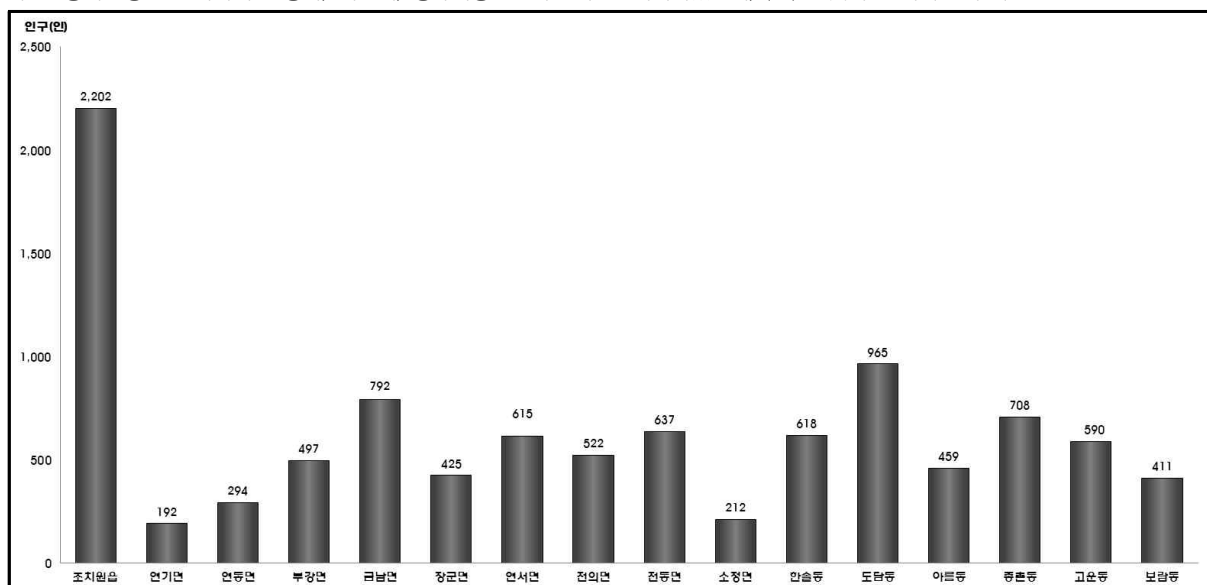
〈표 2-9〉 지역별 장애인 인구(2017년)

(단위: 인, %)

구 분	조치원읍	연기면	연동면	부강면	금남면	장군면	연서면	전의면	전동면
장애인	2,202 (1,192)	192 (99)	294 (115)	497 (247)	792 (329)	425 (216)	615 (299)	522 (265)	637 (404)
구성비	21.7	1.9	2.9	4.9	7.8	4.2	6.1	5.1	6.3
구 분	소정면	한솔동	도담동	아름동	종촌동	고운동	보람동	합계	
장애인	212 (105)	618 (389)	965 (596)	459 (295)	708 (448)	590 (383)	411 (272)	10,139 (5,654)	
구성비	2.1	6.1	9.5	4.5	7.0	5.8	4.1	100	

자료 : 세종특별자치시 내부자료, 2017.5.

주 : 중복산정을 고려하여 고령자, 어린이, 영유아동반한자 인구를 제외하였으며, () 안 숫자는 제외된 수치임



〈그림 2-7〉 지역별 장애인 인구 현황(2017년)

3) 장애등급별 장애인 현황

- 세종특별자치시 2017년 장애등급별 장애인 현황을 살펴보면, 1급 785인(7.7%), 2급 1,383인(13.6%), 3급 1,711인(16.9%), 4급 1,407인(13.9%), 5급 2,129인(21.0%), 6급 2,724인(26.9%)를 차지하고 있으며 2012년부터 현재까지 장애등급 6급이 약 26.9%로 가장 큰 증가율을 보인다.

〈표 2-10〉 장애등급 현황

(단위 : 인, %)

구분	1급	2급	3급	4급	5급	6급	합계
2012년	593	1,049	1,241	1,079	1,467	1,652	7,081
2013년	572	1,045	1,250	1,106	1,502	1,727	7,202
2014년	598	1,129	1,356	1,187	1,656	2,017	7,943
2015년	703	1,259	1,565	1,289	1,900	2,363	9,079
2016년	761	1,347	1,669	1,373	2,070	2,625	9,845
2017년	785	1,383	1,711	1,407	2,129	2,724	10,139
구성비	7.7	13.6	16.9	13.9	21.0	26.9	100.0
증가율	5.8%	5.7%	6.6%	5.5%	7.7%	10.5%	7.4%

자료 : 2016 세종통계연보, 2017.

4) 장애유형별 장애인 현황

- 세종특별자치시 장애인 유형별 인구 현황을 살펴보면, 2012년부터 2017년까지 청각·언어 장애인이 812인에서 1,240인으로 8.8%의 증가율을 보이며 타 유형의 장애인보다 높은 증가율을 나타낸다.
- 또한, 장애유형중 지체장애인이 5,121인(50.5%)로 가장 높은 분포를 보이고 있다.

〈표 2-11〉 장애유형별 장애인 추이

(단위: 인, %)

구분	계	지체	시각	청각,언어	정신지체	기타
2012년	7,081	3,615	705	812	644	1,305
2013년	7,202	3,701	711	812	659	1,319
2014년	7,943	4,126	805	901	708	1,403
2015년	9,079	4,715	917	1,017	805	1,625
2016년	9,845	5,013	985	1,179	861	1,807
2017년	10,139	5,121	1,025	1,240	883	1,870
구성비	100	50.5	10.1	12.2	8.7	18.4
증가율	7.4%	7.2%	7.8%	8.8%	6.5%	7.5%

자료 : 2016 세종통계연보, 2017



나. 고령자 현황

1) 고령자 추이

- 세종특별자치시 고령자 인구를 살펴보면 전체 인구증가율 17.9% 비해 9.0%의 낮은 증가율을 보이고 있다.

〈표 2-12〉 세종특별자치시 고령자 추이

(단위: 인, %)

구 분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	증가율
전체인구	115,388	124,615	158,844	214,364	246,793	263,053	17.9%
고령자	17,214	17,958	19,777	22,399	24,197	26,454	9.0%
인구대비 구성비	14.9	14.4	12.5	10.4	9.8	10.1	-7.5%

자료 : 2016 세종통계연보, 2017.

주 : 고령자 인구에서 외국인인은 제외.

2) 지역별 고령자 인구 현황

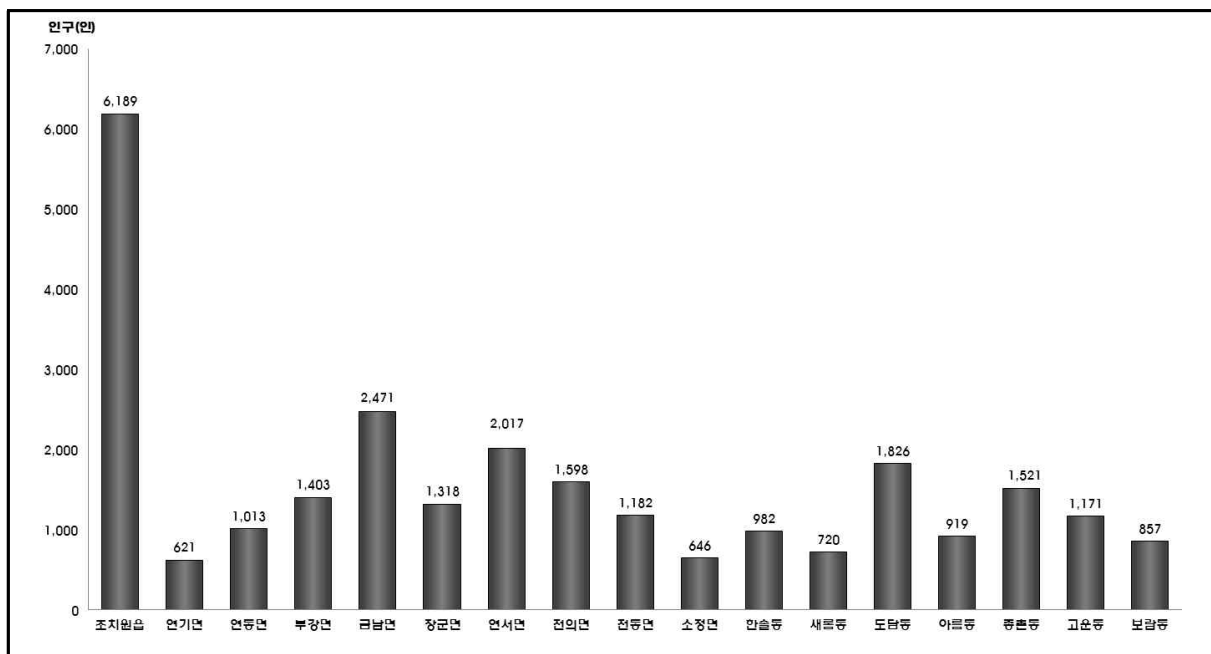
- 세종특별자치시 지역별 고령자 인구를 살펴보면, 조치원읍이 23.4%로 가장 많은 비율을 차지하고 있으며, 금남면 9.3%, 연서면 7.6% 순으로 나타났다.

〈표 2-13〉 지역별 고령자 인구(2017년 10월)

(단위: 인, %)

구 분	조치원읍	연기면	연동면	부강면	금남면	장군면	연서면	전의면	전동면
고령자	6,189	621	1,013	1,403	2,471	1,318	2,017	1,598	1,182
구성비	23.4	2.3	3.8	5.3	9.3	5.0	7.6	6.0	4.5
구 분	소정면	한솔동	새롬동	도담동	아름동	종촌동	고운동	보람동	합계
고령자	646	982	720	1,826	919	1,521	1,171	857	17,812
구성비	2.4	3.7	2.7	6.9	3.5	5.7	4.4	3.2	100.0

자료 : 세종특별자치시 홈페이지, 2017.11.



〈그림 2-8〉 지역별 고령자 인구 현황(2017년)

다. 임산부 현황

1) 임산부 인구 추이

- 세종특별자치시 임산부 인구는 출생아 인구를 적용하였으며, 증가율 26.3%로 전체인구보다 높은 증가를 보이고 있다.

〈표 2-14〉 세종특별자치시 임산부 인구 추이

(단위: 인, %)

구 분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	증가율
전체인구	115,388	124,615	158,844	214,364	246,793	263,053	17.9%
임산부	1,054	1,111	1,344	2,708	3,219	3,394	26.3%
인구대비 구성비	0.9%	0.9%	0.8%	1.3%	1.3%	1.3%	7.2%

자료 : 세종특별자치시 홈페이지, 2017.11.

2) 지역별 임산부 인구 현황

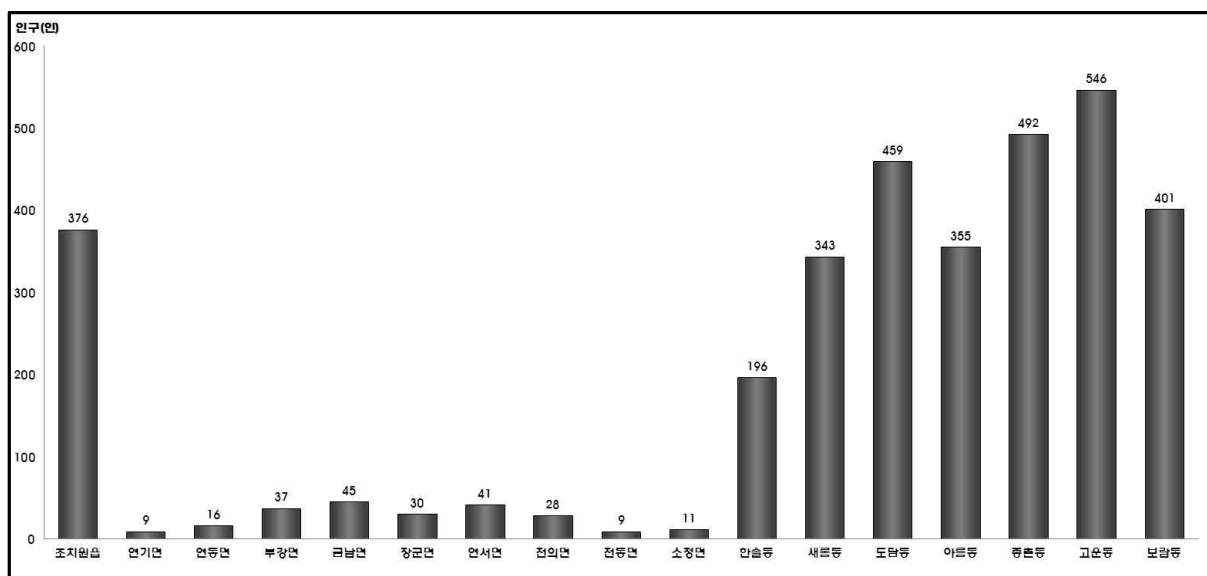
- 세종특별자치시 지역별 임산부 인구를 살펴보면, 고운동이 16.1%로 가장 많은 비율을 차지하고 있으며, 종촌동 14.5%, 도담동 13.5% 순으로 나타났다.

〈표 2-15〉 지역별 임산부 인구(2017년 10월)

(단위: 인, %)

구 분	조치원읍	연기면	연동면	부강면	금남면	장군면	연서면	전의면	전동면
임산부	376	9	16	37	45	30	41	28	9
구성비	11.1	0.3	0.5	1.1	1.3	0.9	1.2	0.8	0.3
구 분	소정면	한솔동	새롬동	도담동	아름동	종촌동	고운동	보람동	합계
임산부	11	196	343	459	355	492	546	401	3,394
구성비	0.3	5.8	10.1	13.5	10.5	14.5	16.1	11.8	100.0

자료 : 세종특별자치시 홈페이지, 2017.11.



〈그림 2-9〉 지역별 임산부 인구 현황(2017년)



라. 어린이 현황

1) 어린이 인구 추이

- 세종특별자치시 어린이(5~9세) 인구를 살펴보면 증가율 28.1%로 높은 증가를 보이고 있다.

〈표 2-16〉 세종특별자치시 어린이 인구 추이

(단위: 인, %)

구 분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	증가율
전체인구	115,388	124,615	158,844	214,364	246,793	263,053	17.9%
어린이	5,953	6,763	9,693	15,100	17,867	20,538	28.1%
인구대비 구성비	5.2%	5.4%	6.1%	7.0%	7.2%	7.8%	8.6%

자료 : 세종특별자치시 홈페이지, 2017.11.

2) 지역별 어린이 인구 현황

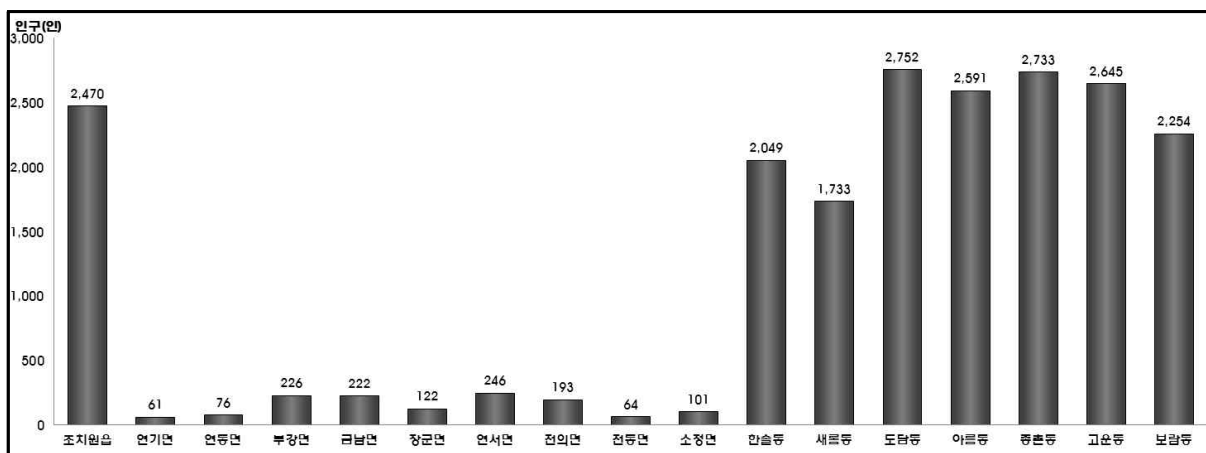
- 세종특별자치시 지역별 어린이 인구를 살펴보면, 도담동이 13.4%로 가장 많은 비율을 차지하고 있으며, 종촌동 13.3%, 고운동 12.9% 순으로 나타났다.

〈표 2-17〉 지역별 어린이 인구(2017년 10월)

(단위: 인, %)

구 분	조치원읍	연기면	연동면	부강면	금남면	장군면	연서면	전의면	전동면
어린이	2,470	61	76	226	222	122	246	193	64
구성비	12.0	0.3	0.4	1.1	1.1	0.6	1.2	0.9	0.3
구 분	소정면	한솔동	새롬동	도담동	아름동	종촌동	고운동	보람동	합계
어린이	101	2,049	1,733	2,752	2,591	2,733	2,645	2,254	20,538
구성비	0.5	10.0	8.4	13.4	12.6	13.3	12.9	11.0	100.0

자료 : 세종특별자치시 홈페이지, 2017.11.



〈그림 2-10〉 지역별 어린이 인구 현황(2017년)

마. 영·유아를 동반한자 현황

1) 영·유아를 동반한자 인구 추이

- 4세이하(0~4세) 영·유아를 동반한자 인구를 살펴보면, 전체 인구증가율 17.9%에 보다 높은 증가율 25.3%를 보이고 있다.

〈표 2-18〉 세종특별자치시 영·유아를 동반한자 인구 추이

(단위 : 인, %)

구 분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	증가율
전체인구	115,388	124,615	158,844	214,364	246,793	263,053	17.9%
영·유아 동반한자 인구대비 구성비	5,025	5,486	8,487	12,017	13,825	15,525	25.3%
	4.4%	4.4%	5.3%	5.6%	5.6%	5.9%	6.3%

자료 : 세종특별자치시 홈페이지, 2017.11.

2) 지역별 영·유아를 동반한자 인구 현황

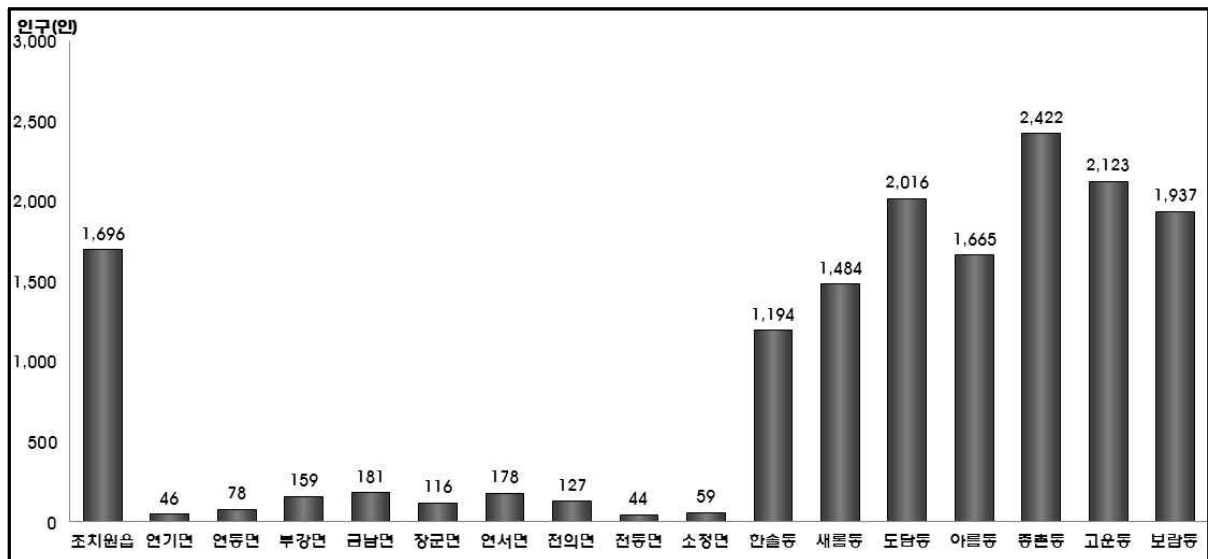
- 세종특별자치시 지역별 영·유아를 동반한자 인구를 살펴보면, 중촌동이 15.6%로 가장 많은 비율을 차지하고 있으며, 고운동 13.7%, 도담동 13.0% 순으로 나타났다.

〈표 2-19〉 지역별 영·유아를 동반한자 인구(2017년 10월)

(단위 : 인, %)

구 분	조치원읍	연기면	연동면	부강면	금남면	장군면	연서면	전의면	전동면
영·유아 동반한자 구성비	1,696	46	78	159	181	116	178	127	44
	10.9	0.3	0.5	1.0	1.2	0.7	1.1	0.8	0.3
구 분	소정면	한솔동	새롬동	도담동	아름동	중촌동	고운동	보람동	합계
영·유아 동반한자 구성비	59	1,194	1,484	2,016	1,665	2,422	2,123	1,937	15,525
	0.4	7.7	9.6	13.0	10.7	15.6	13.7	12.5	100.0

자료 : 세종특별자치시 홈페이지, 2017.11.



〈그림 2-11〉 지역별 영·유아를 동반한자 인구(2017년)



바. 세종특별자치시 교통약자 현황 종합

1) 교통약자 연도별 추이

- 세종특별자치시 교통약자 추이를 살펴보면, 2012년 40,344인에서 2017년 81,704인으로 15.2% 증가율을 나타냈다.
- 전국의 출산율이 감소하는 추세지만, 세종특별자치시의 경우 임신부, 어린이, 영유아 동반자는 25.3~28.1%의 증가율을 보였다.
- 반면, 고령자와 장애인은 7.4~9.0%로 비교적 낮은 증가율을 보이고 있다.

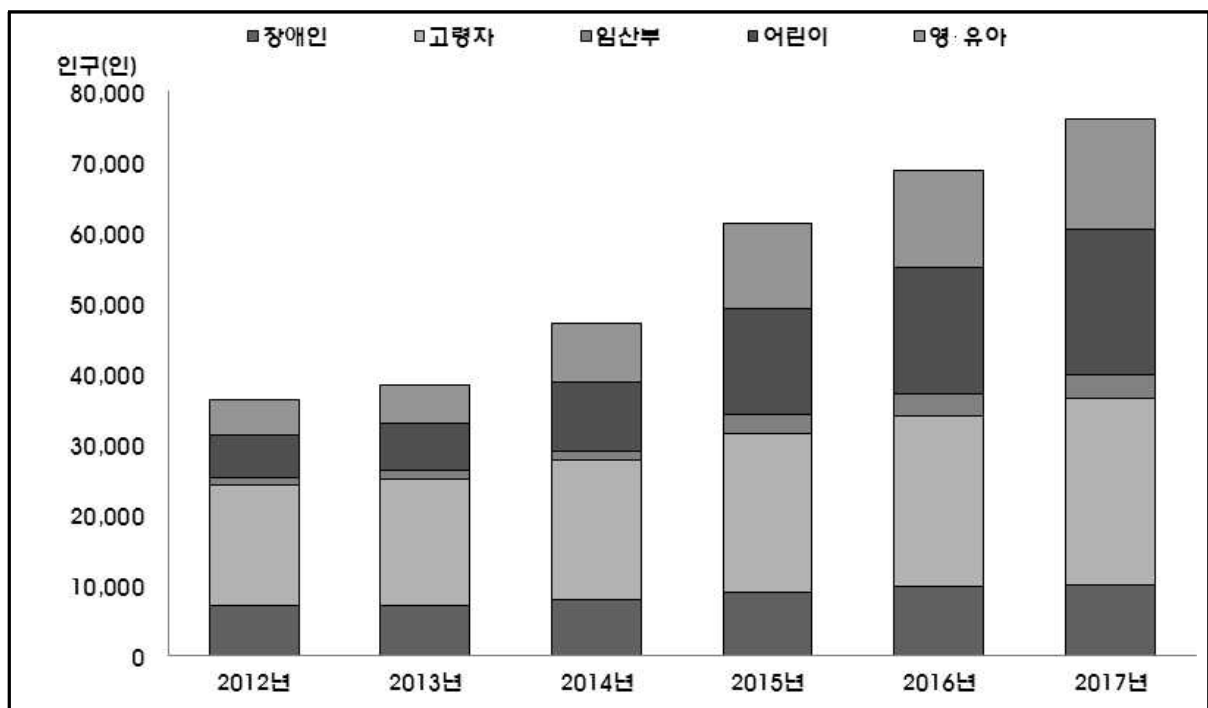
〈표 2-20〉 교통약자 연도별 추이

(단위: 인, %)

구 분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	증가율
장애인	7,081 (4,017)	7,202 (4,064)	7,943 (4,483)	9,079 (5,151)	9,845 (5,536)	10,139 (5,654)	7.4%
고령자	17,214	17,958	19,777	22,399	24,197	26,454	9.0%
임산부	1,054	1,111	1,344	2,708	3,219	3,394	26.3%
어린이	5,953	6,763	9,693	15,100	17,867	20,538	28.1%
영·유아 동반한자	5,025	5,486	8,487	12,017	13,825	15,525	25.3%
합 계	40,344	42,584	51,727	66,454	74,489	81,704	15.2%

자료 : 세종특별자치시 홈페이지, 2017.11.

주 : 중복산정을 고려하여 고령자, 어린이, 영유아동반한자 인구를 제외하였으며, () 안 숫자는 제외된 수치임



〈그림 2-12〉 교통약자 연도별 인구 추이

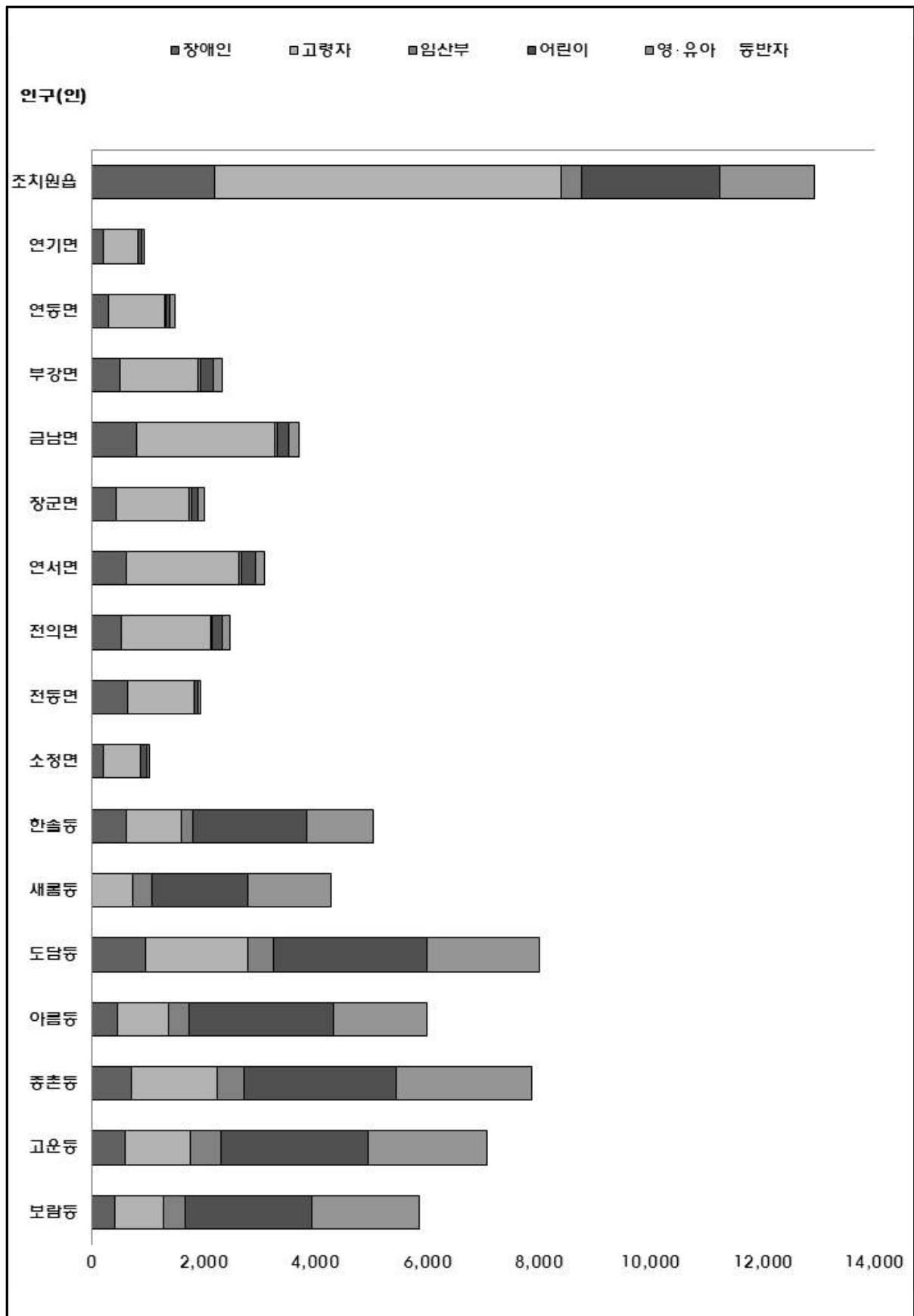
2) 2017년 지역별 교통약자 동별 인구수(종합)

〈표 2-21〉 2017년 지역별 교통약자 인구수(종합)

구 분	장애인	고령자	임산부	어린이	영·유아 동반자	합 계
조치원읍	2,202 (1,192)	6,189	376	2,470	1,696	14,125
연기면	192 (99)	621	9	61	46	1,028
연동면	294 (115)	1,013	16	76	78	1,592
부강면	497 (247)	1,403	37	226	159	2,569
금남면	792 (329)	2,471	45	222	181	4,040
장군면	425 (216)	1,318	30	122	116	2,227
연서면	615 (299)	2,017	41	246	178	3,396
전익면	522 (265)	1,598	28	193	127	2,733
전동면	637 (404)	1,182	9	64	44	2,340
소정면	212 (105)	646	11	101	59	1,134
한솔동	618 (389)	982	196	2,049	1,194	5,428
새롬동	— (—)	720	343	1,733	1,484	4,280
도담동	965 (596)	1,826	459	2,752	2,016	8,614
아름동	459 (295)	919	355	2,591	1,665	6,284
종촌동	708 (448)	1,521	492	2,733	2,422	8,324
고운동	590 (383)	1,171	546	2,645	2,123	7,458
보람동	411 (272)	857	401	2,254	1,937	6,132
합계	10,139 (5,654)	26,454	3,394	20,538	15,525	81,704

자료 : 세종특별자치시 홈페이지, 2017.11.

주 : 중복산정을 고려하여 고령자, 어린이, 영유아동반한자 인구를 제외하였으며, ()안 숫자는 제외된 수치임



〈그림 2-13〉 2017년 동별 교통약자 인구수

2.3 교통약자 전망

2.3.1 세종특별자치시 인구 예측

2.3.2 교통약자 예측

가. 세종특별자치시 교통약자인구수 예측

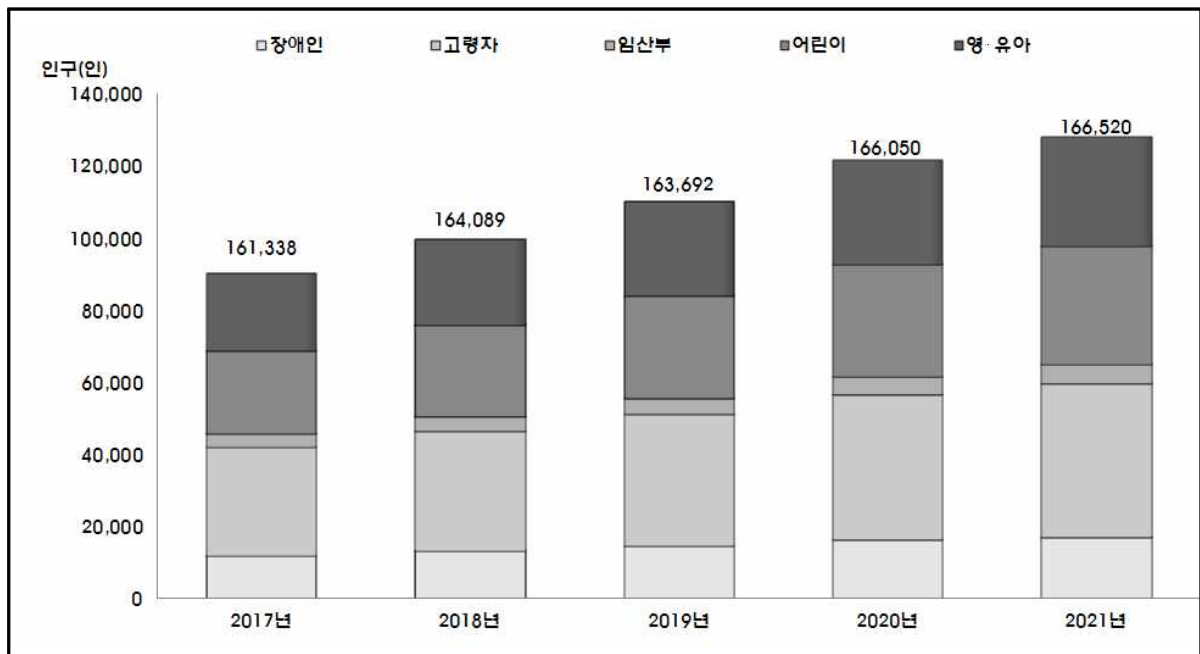
- 장래 교통약자 인구를 예측하기 위하여 각 교통약자의 특성을 반영하기 위해서 『2030 세종특별자치시 도시기본계획, 세종특별자치시, 2014』의 제시되어 있는 인구증가율(2017~2021년, 9.2%) 적용하고 현재 교통약자별 비율로 교통약자를 예측하였다.
- 세종특별자치시 교통약자인구를 예측한 결과, 2021년 장애인은 17,118인, 고령자 42,576인, 임산부 5,267인, 어린이 32,920인, 영유아동반자 30,286인으로 세종특별자치시 교통약자는 총 128,167인으로 예측되었다.

〈표 2-22〉 세종특별자치시 교통약자 전망

(단위 : 인, %)

구 분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
장애인	12,039	13,297	14,688	16,224	17,118
고령자	29,942	33,073	36,532	40,352	42,576
임산부	3,704	4,092	4,519	4,992	5,267
어린이	23,151	25,572	28,246	31,200	32,920
영·유아동반자	21,299	23,526	25,987	28,704	30,286
합계	90,135	99,560	109,972	121,472	128,167

주: 교통약자 전망은 「2030 세종특별자치시 도시기본계획, 세종특별자치시, 2014」에서 제시한 증가율을 적용하여 산정하였음.



〈그림 2-14〉 세종특별자치시 교통약자 전망



2.3.3 교통약자 관련시설 현황

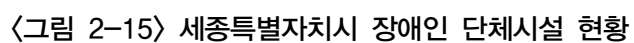
가. 장애인 및 노인 복지시설

- 세종특별자치시 장애인 관련 주요시설 현황을 살펴보면 다음과 같다.

〈표 2-23〉 장애인단체시설 현황

구분	시설유형	시 설 명	소 재 지
1	중증장애인거주시설	노아의집	전동면 솔티로 293-2
2	지적장애인거주시설	요나의집	전동면 솔티로 293-1
3	지적장애인거주시설	해뜨는 집	전의면 운주길 227
4	지적장애인거주시설	세종빌	전의면 양지편길 13-6
5	장애인직업재활시설	이화보호작업장	전동면 솔티로 293
6	장애인직업재활시설	에코디자인	연기면 공단로 184-28, 5동
7	장애인직업재활시설	종촌종합복지센터 장애인보호작업장	도움1로 116(종촌동)
8	장애인직업재활시설	세종보호작업장	조치원읍 허만석로 40-1 A동 2층
9	장애인복지관	세종시장장애인복지관	조치원읍 평안로 11
10	장애인주간보호시설	종촌종합복지센터 장애인주간보호센터	도움1로 116(종촌동)
11	장애인생활이동지원센터	세종시장장애인 생활이동지원센터	조치원읍 돌마루길 13
12	장애인수화통역센터	세종시수화통역센터	조치원읍 새내8길 55
13	장애인재활치료시설	보듬언어행동발달센터	보듬3로 100, 5층(아름동 해피라움1)
14	장애인재활치료시설	봄비와씨앗아동발달센터	도움3로 105-7, 504호(종촌동 메디케어)
15	장애인재활치료시설	늘품아동청소년발달센터	보듬3로 143, 대영프라자 504, 505호
16	장애인재활치료시설	보람언어심리상담센터	호려울로 45,금남프라자 508호
17	장애인생산물 판매시설	세종시장장애인생산물판매시설	조치원읍 새내14길 65-3

자료 : 세종특별자치시 홈페이지, 2017.11.



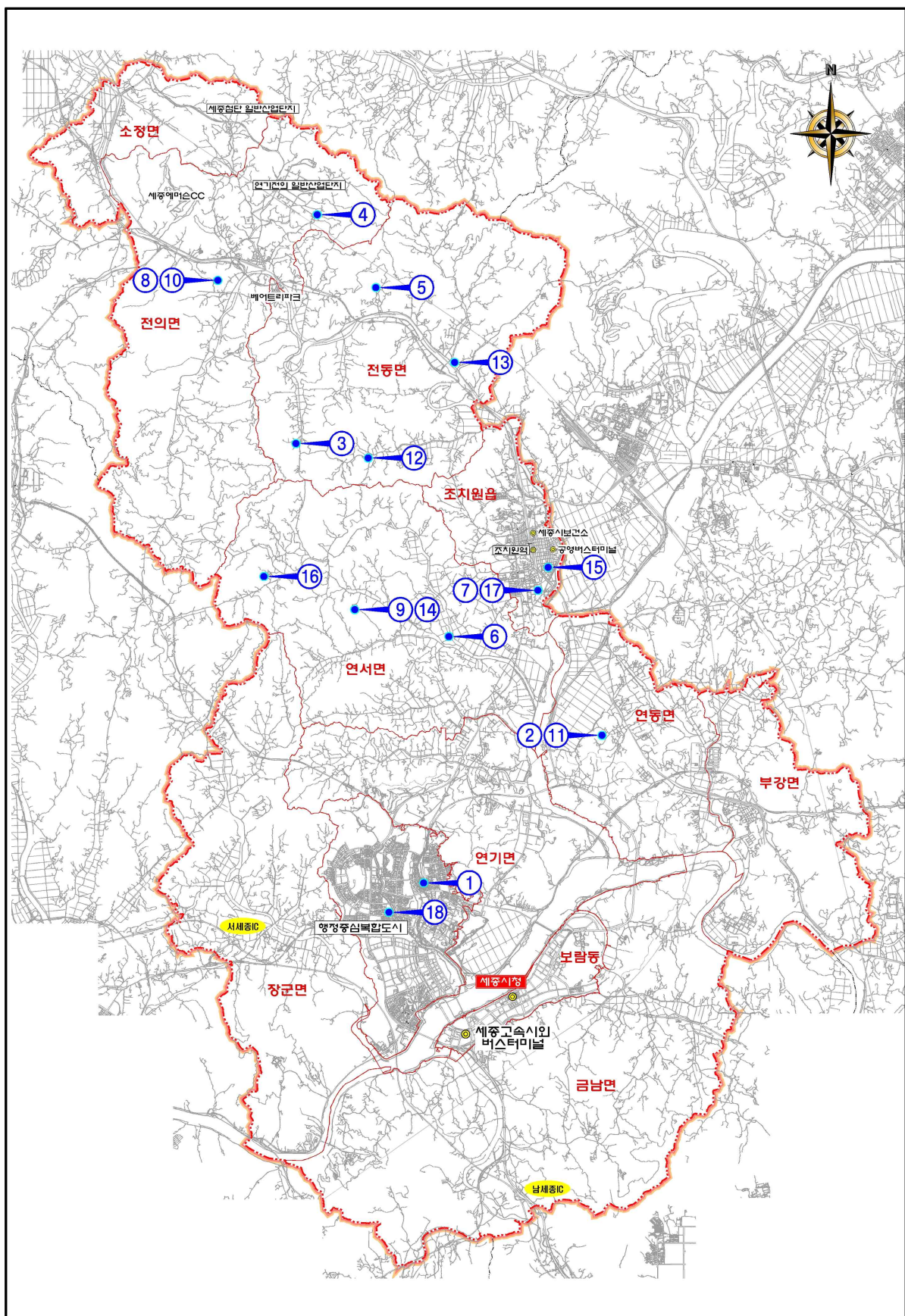


- 세종특별자치시 노인 관련 주요시설 현황을 살펴보면 다음과 같다.

〈표 2-24〉 노인단체시설 현황

구분	시설유형	시 설 명	소 재 지
1	노인복지주택	밀마루 복지 마을	도움1로 16(도담동)
2	양로시설	베데스다의 집	연동면 새말다복동길 65
3	양로시설	세종 실버 타운 평강의 집	전동면 솔티로 361-15
4	양로시설	사랑 요양원	전의면 양달말길 36-14
5	양로시설	오암 복지원	전동면 섭장골길 85
6	요양시설	세종 우리 요양원	연서면 두루봉길 7-14
7	요양시설	세종 요양원	조치원읍 충현로 3
8	요양시설	전의 요셉의 집	전의면 삼성당1길 52-32
9	요양시설	사랑의 마을	연서면 효교동길 123-2
10	요양시설	성 요셉 치매 센터	전의면 삼성당1길 52-30
11	요양시설	평안의 집	연동면 새말다복동길 65
12	요양시설	송정 노인 복지 센터	전동면 금이로 441-6
13	요양시설	세종 행복 요양원	전동면 운주산로 316
14	그 룹 홈	사랑의 마을 노인 요양공동생활가정	연서면 효교동길 123-2
15	재가시설	세종 재가 노인 지원 센터	조치원읍 장안길 97-7
16	재가시설	세종 도덕 노인 복지 센터	연서면 양대길 52
17	재가시설	세종 주 야간 보호 센터	조치원읍 충현로 3
18	재가시설	종촌 종합 복지 센터 노인 주간 보호 센터	도움1로 116, 3(종촌동)

자료 : 세종특별자치시 홈페이지, 2017.11.



〈그림 2-16〉 세종특별자치시 노인단체시설 현황



나. 교통약자(영·유아, 어린이) 관련 학교 현황

1) 유치원 운영현황

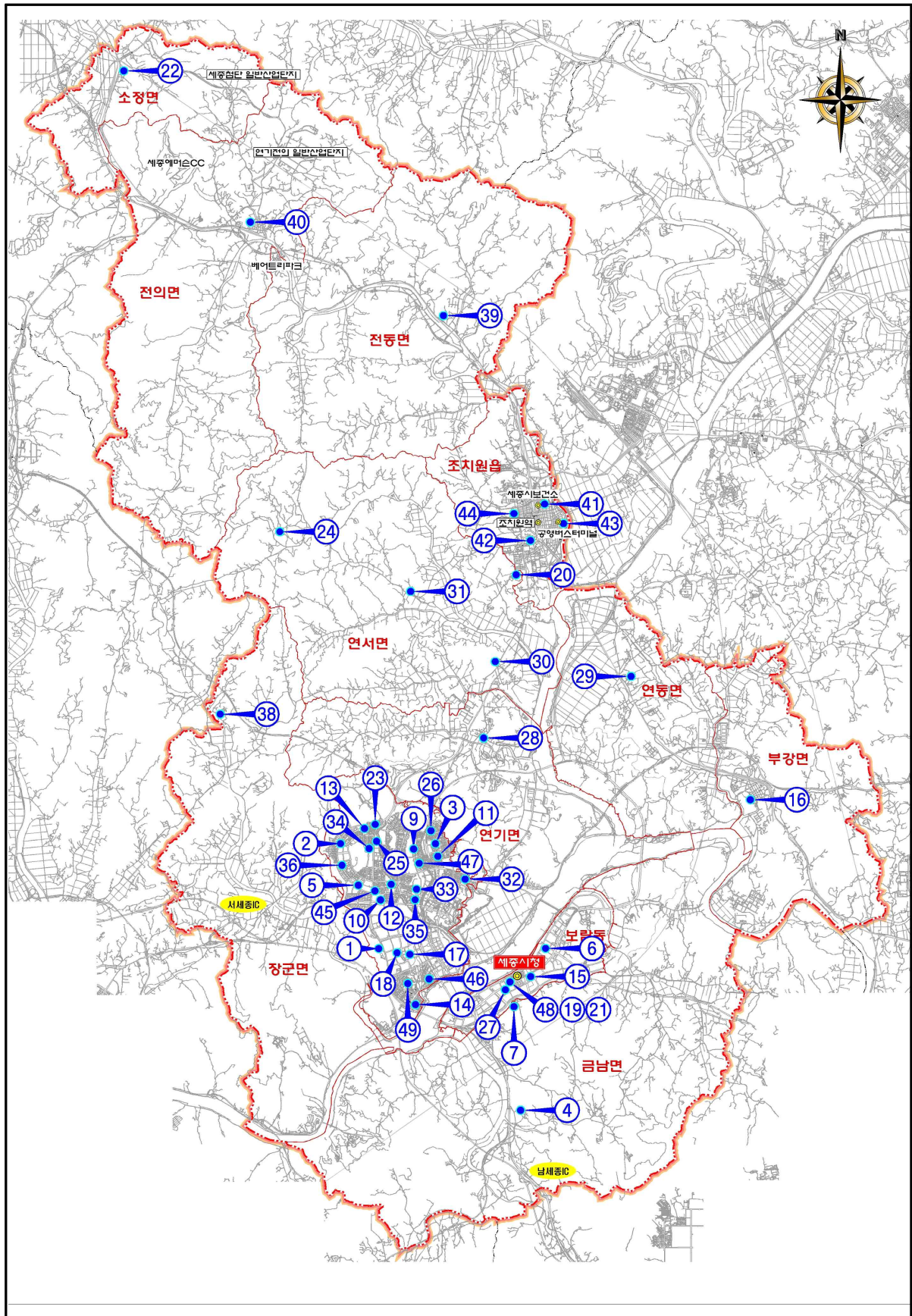
- 세종특별자치시의 국·공립 유치원 현황을 살펴보면, 병설유치원은 18개소 단설유치원은 31개소로 총 49개소가 운영되고 있다.

〈표 2-25〉 유치원 운영현황

구분	원 명	소 재 지	비고
1	가득유치원	세종특별자치시 세종로 933	단설
2	가락유치원	세종특별자치시 마음안1로 22	단설
3	가온유치원	세종특별자치시 보람로 71	단설
4	감성초등학교병설유치원	세종특별자치시 감성길 6	병설
5	고운유치원	세종특별자치시 만남로 47	단설
6	글벗유치원	세종특별자치시 소담3로 26	단설
7	금남초등학교병설유치원	세종특별자치시 금남구즉로 62	병설
8	나래유치원	세종특별자치시 달빛1로 107	단설
9	늘봄유치원	세종특별자치시 다솜1로 183	단설
10	다빛유치원	세종특별자치시 달빛1로 5	단설
11	도담유치원	세종특별자치시 보람로 33	단설
12	도란유치원	세종특별자치시 도움3로 126	단설
13	두루유치원	세종특별자치시 만남로 223	단설
14	미르유치원	세종특별자치시 나리로 26-10	단설
15	보람유치원	세종특별자치시 남세종로 416	단설
16	부강초등학교병설유치원	세종특별자치시 부강로 15	병설
17	새뜸유치원	세종특별자치시 새롭중앙로 38-11	단설
18	새롬유치원	세종특별자치시 새롬서로 56	단설
19	새샘유치원	세종특별자치시 소담4로 14	단설
20	세종도원초등학교병설유치원	세종특별자치시 도원로 63	병설
21	소담유치원	세종특별자치시 소담1로 25	단설
22	소정초등학교병설유치원	세종특별자치시 학교말길 10	병설
23	슬기유치원	세종특별자치시 만남로 264	단설
24	쌍류초등학교병설유치원	세종특별자치시 벌말길 73	병설
25	아름유치원	세종특별자치시 달빛1로 173-10	단설
26	양지유치원	세종특별자치시 보듬8로 11	단설
27	여울유치원	세종특별자치시 남세종로 504-6	단설
28	연남초등학교병설유치원	세종특별자치시 연기길 2	병설
29	연동초등학교병설유치원	세종특별자치시 청연로 606-36	병설
30	연봉초등학교병설유치원	세종특별자치시 당산로 357-1	병설
31	연서초등학교병설유치원	세종특별자치시 연서로 148	병설
32	연세유치원	세종특별자치시 다솜로 291	단설
33	연양유치원	세종특별자치시 도움3로 47-9	단설
34	온빛유치원	세종특별자치시 만남로 174	단설
35	울망유치원	세종특별자치시 도움1로 43	단설
36	으뜸유치원	세종특별자치시 마음로 130	단설
37	의랑초등학교병설유치원	세종특별자치시 태산길 50-1	병설
38	장기초등학교병설유치원	세종특별자치시 장척로 398-9	병설
39	전동초등학교병설유치원	세종특별자치시 하노장3길 9	병설
40	전의초등학교병설유치원	세종특별자치시 운주산로 1204-9	병설
41	조치원교동초등학교병설유치원	세종특별자치시 새내18길 21	병설
42	조치원대동초등학교병설유치원	세종특별자치시 대동학교길 11	병설
43	조치원명동초등학교병설유치원	세종특별자치시 조치원10길 35	병설
44	조치원신봉초등학교병설유치원	세종특별자치시 향나무길 10	병설
45	종촌유치원	세종특별자치시 도움1로 164	단설
46	참샘유치원	세종특별자치시 노을1로 27	단설
47	초롱별유치원	세종특별자치시 다솜1로 130	단설
48	한빛유치원	세종특별자치시 한누리대로 2154	단설
49	한솔유치원	세종특별자치시 누리로 32	단설

자료 : 교육부 e-유치원시스템 홈페이지, 2017.11.

주 : 사립은 제외함.



〈그림 2-17〉 세종특별자치시 유치원 현황



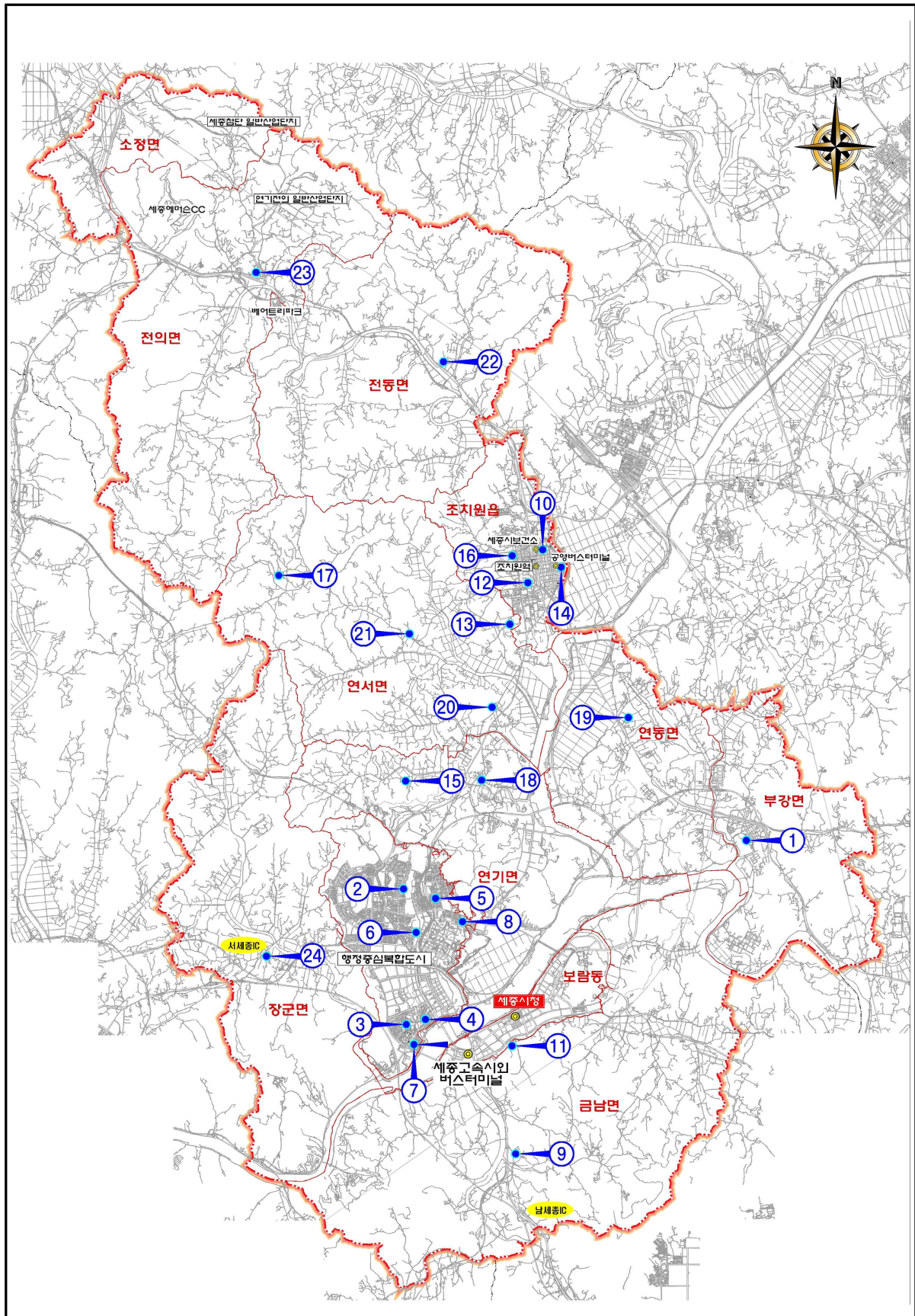
2) 초등학교 운영현황

- 세종특별자치시 관내 초등학교는 24개소 운영 중이다.

〈표 2-26〉 초등학교 현황

구분	원 명	소 재 지
1	부강초등학교	세종특별자치시 부강면 부강로 15
2	아름초등학교	세종특별자치시 달빛로 174
3	한솔초등학교	세종특별자치시 누리로 32
4	참샘초등학교	세종특별자치시 노을1로 29
5	도담초등학교	세종특별자치시 보람로 33
6	연양초등학교	세종특별자치시 도움3로 37
7	미르초등학교	세종특별자치시 나리로 26-16
8	연세초등학교	세종특별자치시 다솜로 291
9	감성초등학교	세종특별자치시 금남면 감성길 6
10	교동초등학교	세종특별자치시 조치원읍 새내18길 21
11	금남초등학교	세종특별자치시 금남면 금남구죽로 62
12	대동초등학교	세종특별자치시 조치원읍 대동학교길 11
13	도원초등학교	세종특별자치시 연서면 도원로 63
14	명동초등학교	세종특별자치시 조치원읍 조치원10길 35
15	수왕초등학교	세종특별자치시 연기면 놀왕길 8-45
16	신봉초등학교	세종특별자치시 조치원읍 향나무길 10
17	쌍류초등학교	세종특별자치시 연서면 별말길 73
18	연남초등학교	세종특별자치시 연기면 연기길 2
19	연동초등학교	세종특별자치시 연동면 청연로 606-36
20	연봉초등학교	세종특별자치시 연서면 당산로 357-1
21	연서초등학교	세종특별자치시 연서면 연서로 148
22	전동초등학교	세종특별자치시 전동면 하노장3길 9
23	전의초등학교	세종특별자치시 전의면 운주산로 1204-9
24	장기초등학교	세종특별자치시 장군면 장척로 398-9

자료 : 세종시청 홈페이지, 2017.11.



〈그림 2-18〉 세종특별자치시 초등학교 현황

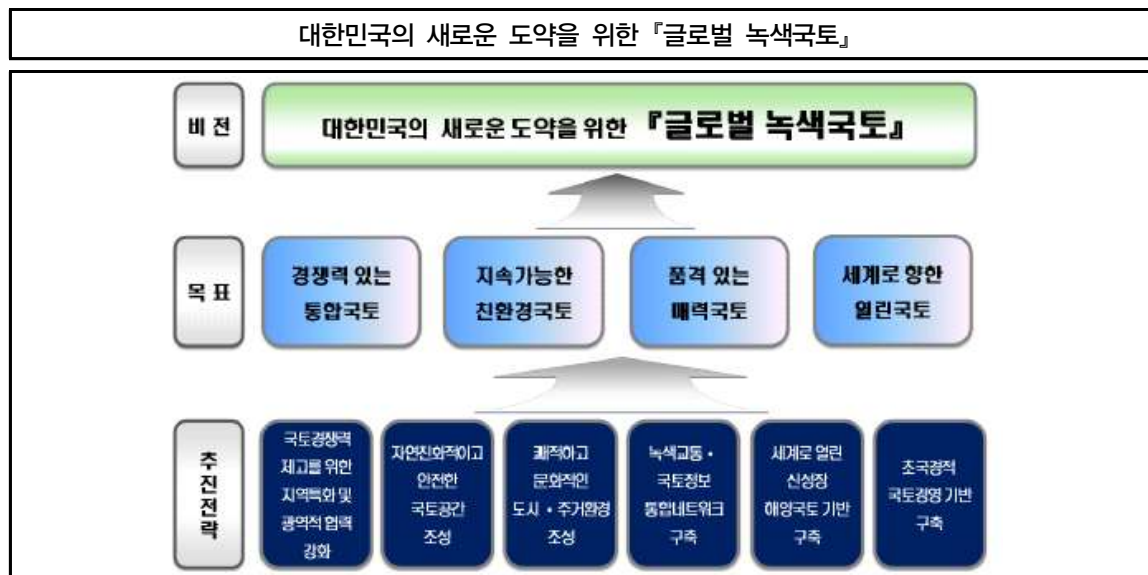


2.4 관련계획 검토

2.4.1 상위계획

가. 제4차 국토종합계획 수정계획(2011~2020, 국토교통부)

1) 계획의 비전



자료: 제4차 국토종합계획 수정계획(2011~2020)

2) 계획의 목표

- 경쟁력 있는 통합국토
 - 개별지역이 통합된 광역적 공간단위에 기초한 新국토골격을 형성하여 지역특화 발전 및 동반성장을 유도
 - 남북간 신뢰에 기반한 경제협력과 국토 통합을 촉진
- 지속가능한 친환경국토
 - 경제성장과 환경이 조화되고 에너지·자원 절약적인 친환경국토 형성
 - 기후변화로 인한 홍수·가뭄 등 재해에 안전한 국토 구현
- 품격 있는 매력국토
 - 역사·문화자원을 우리 국토공간에 접목한 품격 있는 국토조성
 - 정주환경을 개선하여 국민모두가 쾌적한 삶을 누리는 매력 있는 국토 조성
- 세계로 향한 열린국토
 - 유라시아: 태평양시대에 물류, 금융, 교류의 거점국가로도 약하기 위해 글로벌 개방 거점 확충
 - 대륙: 해양 연계형 인프라 구축을 통한 유라시아-태평양 지역의 관문기능강화

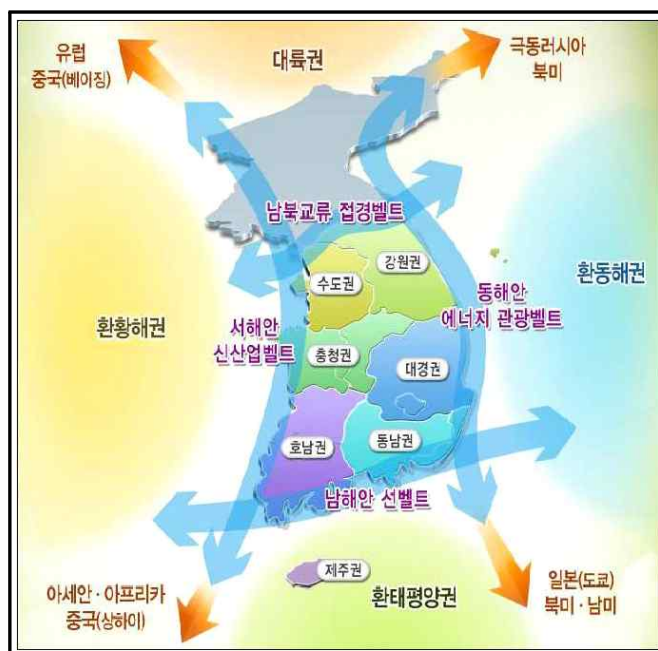
3) 국토공간 형성 방향

(1) 세계와 교류하는 개방형 국토축 형성

- 유라시아-태평양지역의 전략적 요충지로서 가치를 적극적으로 활용한 관문국가 역할과 동아시아 주요 경제권(환황해권, 환동해권, 환태평양권, 유라시아 대륙권)의 중추국가로서 위치를 확립
- 세계를 향한 한반도의 위상 강화와 광역경제권간 연계를 위한 개방적 국토 발전 축 형성

(2) 세계와 교류하는 개방형 국토축 형성

- 대도시권을 중심으로 광역경제권이 거점 역할을 하는 광역연계형 국토구조로 개편
- 행정구역을 탈피하여 광역경제권 단위의 자체역량 및 대외경쟁력을 강화할 수 있도록 권역별 게이트웨이 기능을 강화하고 각 권역의 중심도시를 고속 네트워크로 연계하여 생산적, 포괄적, 지속적 성장을 추구
- 강 중심의 지역발전 및 하천생태 복원과 기후변화에 대응한 자원순환형 녹색 국토 공간구조를 구축
- 광역경제권간 교류, 연계 강화 및 녹색 국토공간 형성을 토대로 유라시아-태평양 주요 국가로 진출하기 위한 「개방형 녹색국토」 완성



〈그림 2-19〉 국토형성의 기본골격

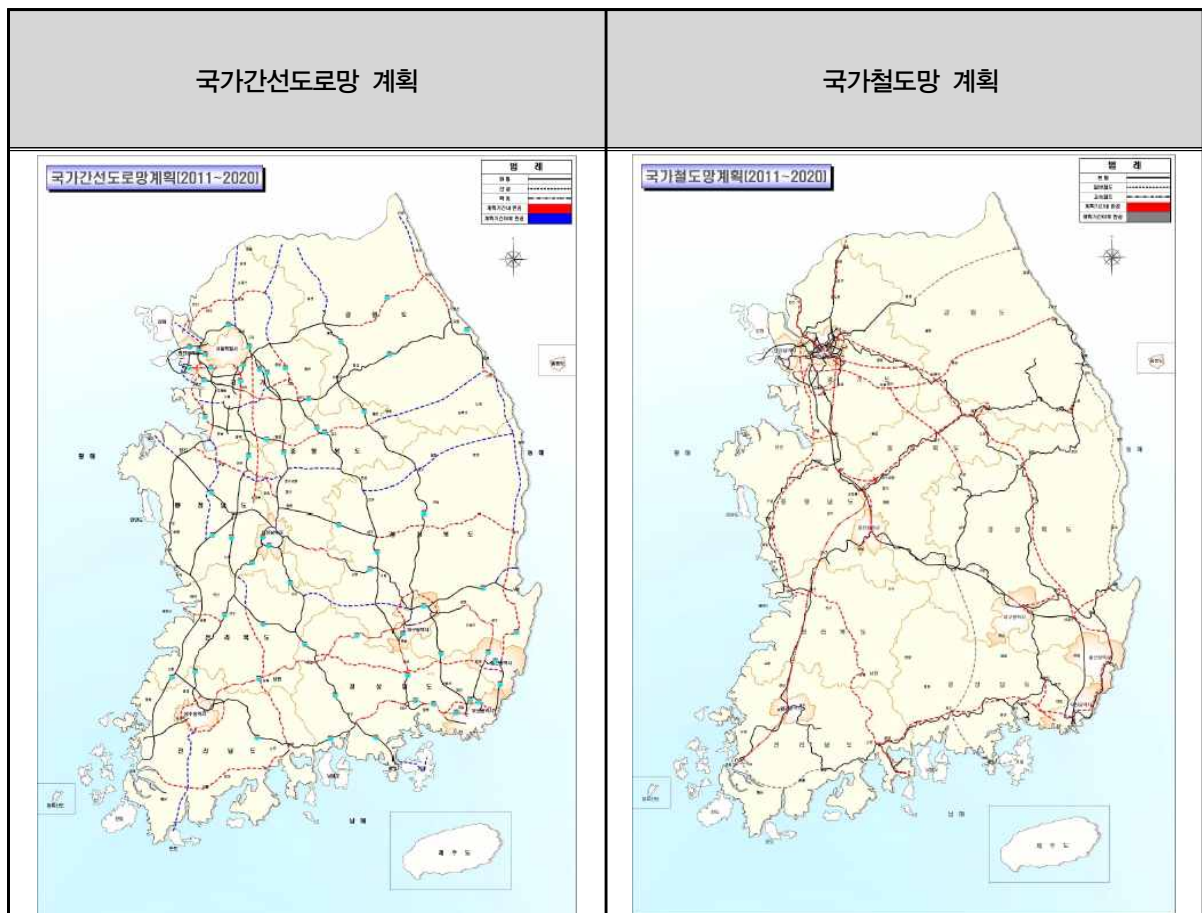


4) 추진전략

- 계획목표의 실현을 위해 6대 추진전략 수립
 - 국토 경쟁력 제고를 위한 지역특화 및 광역적 협력 강화
 - 자연친화적이고 안전한 국토공간 조성
 - 쾌적하고 문화적인도시·주거환경 조성
 - 녹색교통·국토정보통합네트워크구축
 - 세계로 열린 신 성장 해양국토 기반구축
 - 초국경적 국토경영 기반구축

5) 네트워크형 인프라 구축

- 7 × 9 간선도로망 지속 추진
- TCR, TSR 등 남북한-동북아 연결교통망 구축
- 행정중심복합도시와 각 지역의 연결성 강화
- 인간중심적·친환경적 교통망 강조



자료: 제4차 국토종합계획 수정계획(2011~2020)

〈그림 2-20〉 제4차 국토종합계획 수정계획(2011~2020)

〈표 2-27〉 장기 주요 국가간선철도망 추진계획(안)

구 분	사 업 내 용	연장(km)
고속철도	경부고속철도 대전·대구 도심구간	40.9
	호남고속철도	230.9
	수도권 고속철도	61.1
일반철도/ 광역철도	원주~강릉 복선전철	111.2
	중앙선(도담~영천) 복선전철화	150.0
	춘천~속초 복선전철	91.8
	남북내륙선(김천~거제) 복선전철	186.3
	수서~용문 복선전철	44.1
	충북선(조치원~봉양) 고속화개량	115.0
	중앙선(원주~제천) 복선전철화	41.1
	서해선 복선전철	98.3
	중앙선(영천~신경주) 복선전철화	22.5
	경춘선(금곡~춘천) 복선전철화	64.2
	중앙선(덕소~원주) 복선전철화	90.4
	영동선 철도이설	17.8
	인천국제공항 철도건설	61.7
	경전선(동순천~광양) 복선전철화	10.9
	전라선(순천~여수) 복선전철화	32.4
	중앙선(제천~도담) 복선전철화	17.4
	전라선(익산~순천) 복선전철화	154.2
	태백선(제천~쌍용) 복선전철화	13.9
	경전선(삼랑진~진주) 복선전철화	95.5
	경전선(보성~임성리) 철도건설	79.5
	경전선(진주~광양) 복선화	51.5
	성남~여주 복선전철	57.0
	동해선(포항~삼척) 철도건설	165.8
	경원선(신탄리~철원) 철도복원	5.6



〈표 계 속〉

구 분	사 업 내 용	연장(km)
일반철도/ 광역철도	대곡~소사 복선전철	19.5
	소사~원시 복선전철	23.1
	부전~마산 복선전철	32.6
	동해남부선(신경주~포항) 복선전철화	42.6
	동해남부선(울산~신경주) 복선전철화	33.9
	장항선(익산~대야) 복선전철화	11.0
	대구선(동대구~영천) 복선전철화	34.9
	포승~평택 철도건설	30.3
	여주~문경 단선전철	95.8
	장항선 2단계 개량	33.1
	경원선(동두천~연천) 단선전철	20.3
	인천공항철도 활성화	1.2
	여주~원주 복선전철	21.9
	이단적재열차	
	장항선(신창~대야) 복선전철화	122.1
	경전선(진주~광양) 전철화	51.5
	인덕원~수원 복선전철	35.3
	천안~청주공항 복선전철	—
	충청권(계룡~청주공항) 광역철도	31.5
	월곶~판교 복선전철	35.8
	경의선(용산~문산) 복선전철화	48.6
	수인선(수원~인천) 복선전철	52.8
	분당선(왕십리~선릉) 복선전철	6.8
	분당선(오리~수원) 복선전철	19.5
	동해남부선(부산~울산) 복선전철화	65.7
	경춘선(망우~금곡) 복선전철	17.9
	신분당선(강남~정자) 복선전철	18.5
	신분당선(정자~광교) 복선전철	12.8
	신안산선(안산~여의도) 복선전철	31.7
	신안산선(여의도~서울역) 복선전철	5.7
	별내선 복선전철	11.4
	진접선 복선전철	14.5
	신분당선(강남~용산) 복선전철	7.5
	신분당선(광교~호매실) 복선전철	11.1
	수도권광역급행철도 복선전철	145.5

자료: 국가기간 교통망계획 제2차 수정계획(2001~2020)

주 : 주요 추진계획 사업, 중장기 검토사업을 위주로 작성한 것임



자료: 국가기간 교통망계획 제2차 수정계획(2001~2020)

〈그림 2-21〉 국가철도망 구축계획 계획(2011~2020)



나. 제2차 도로정비 기본계획(2011~2020, 국토해양부)

1) 계획의 비전 및 목표

비전	사람을 위한 도로, 이용하는 도로, 가치있는 도로
정비 목표	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 전국 어디서나 30분 이내 고속도로 접근 가능한 국토간선도로망 조기 확충 ◇ 혼잡구간 정비, 효율적 시설운영 및 개량을 통한 도시부 교통난 해소 ◇ 환경과 인간이 조화된 안전한 도로 구축 ◇ 첨단기술 활용 및 정보화를 통한 교통효율 향상 등 이용자 서비스 강화

2) 도로정비 추진전략

- 국토 간선도로망 조기 구축 및 네트워크 효율화
 - 국토간선도로망을 조기 완성하여 국토 경쟁력을 높이고 장래 공간구조 개편을 지원
 - 투자 성과를 조기에 가시화하고 광역경제권 도약과 성장의 밑거름을 제공
 - 기존 고속도로의 교통정체 완화를 위해 수도권 고속도로망 구축
 - 국가교통시스템 효율성 극대화 및 교통시설간 연계성 강화를 위한 도로정비
 - 도로와 공항·철도·항만 등 교통물류 거점과의 연결 강화
- 인간·환경 친화적인 도로 건설
 - 녹색교통 실현 등을 위해 「만드는 도로 → 이용하는 도로」 중심의 도로 사업계획 재정비
 - 도로 공간의 재생·재배분·재활용을 통한 신부가가치 창출
 - 도로건설시 저탄소 녹색교통에 부합하는 방안을 적극 발굴 추진
 - 도로시설의 친환경에너지 활용
- 첨단 기술과의 융복합 및 관리체계 선진화
 - 지능형교통체계(ITS) 확충을 통해 교통혼잡과 물류비용 절감, CO₂배출 저감
 - 요금체계 개편 및 고속도로 진출입 통제를 통한 교통수요관리 등 다양한 운영방안 모색
 - 도로관련 시설물 관리체계 선진화
 - 도로등급별 기능과 역할을 고려하여 효율적인 도로관리체계 선진화 모색
 - 관리청별 자산관리체계 도입 및 정비
 - 연구개발 사업 추진으로 미래의 삶의 질 향상에 대비한 미래형 도로 구상
- 안정적인 재원 확보 및 투자 효율성 강화
 - 도로예산 축소 기조에 따라 완공위주 집중투자로 투자 효율성 제고
 - 국도 개량사업 비율 확대, 2+1차로 등 사업추진 방식 개선
 - 저비용 고효율 투자 사업을 적극 추진
 - 지속적인 민간투자 유치를 통해 재정부담 완화

〈표 2-28〉 국토간선도로망 추진계획

구 분	계획연장	단 계 별 추진현황 (km)			
		사용중	공사중	설 계	장 래
남 북 축	강화~인천~군산~목포(서해안)	630.8	422.9	42.6	116.0
	서울~수원~광명~평택, 평택~시흥, 평택~부여	780.0	366.4	133.1	27.4
	문산~서울~천안~광주~완도 (경부, 천안~논산, 호남)	(15.1)	(15.1)	253.1	27.4
	연천~서울~대전~진주~통영~거제	539.8	413.0	—	55.9
	구리~포천, 옥산~남이(경부)	370.1	313.2	19.0	25.3
	철원~포천, 양평~여주~구미~마산(중부내륙)	449.8	378.0	8.8	—
	금호~현풍(구마)	405.8	96.3	—	309.5
	철원~춘천~원주~대구~김해(중앙)	(309.5)	—	—	(309.5)
	양산~대동~김해(중앙선의 지선)	428.0	122.6	108.4	117.9
	양구~봉화~영천~부산(경부)	3,604.3	2,112.4	311.9	652.0
동 서 축	간성~강릉~울진~부산(동해)	(324.6)	(15.1)	528.0	(309.5)
	소계	399.1	274.3	124.8	—
	목포~순천~마산~부산(남해)	(18.0)	(18.0)	—	—
	산인~창원, 고서~순천, 냉정~사상(남해2지선)	425.9	281.1	—	—
	무안~광주, 광주~남원~함양, 함양~울산~	336.8	172.4	—	86.1
	고창~장성~담양, 함양~고령~옥포(88), 연양~울산	546.0	300.0	107.7	44.4
	새만금~전주, 익산~장수, 무주~대구~ 영천~ 포항,	258.8	15.7	—	187.1
	도동~영천(경부), 기계~신항만	(187.1)	—	56.0	(187.1)
	당진~대전, 공주~청원~상주~안동~영덕	250.4	57.9	69.3	123.2
	대산~당진, 대전~대구(경부), 상주~영천	451.8	306.4	47.3	15.2
남 북 축	당진~천안~오창~괴산(경부), 문경~울진	(62.5)	—	82.9	(15.2)
	안중~음성~제천~삼척(평택~제천)	186.8	115.1	71.7	—
	인천대교, 인천~안양, 인천~여주~ 원주~강릉	211.5	—	—	211.5
	(영동), 인천~서울(경인), 서창~장수, 안양~성남,	(211.5)	—	—	(211.5)
	광주~원주(제2영동)	3,067.1	1,522.9	420.8	667.5
	인천~일산, 하남~서울~홍천~양양	(479.1)	(65.3)	455.9	(413.8)
	강화~문산~화천~간성	—	—	—	—
	소계	128.0	128.0	—	—
	서울외곽	241.7	17.8	—	138.9
	수도권제2외곽순환	13.3	13.3	—	—
순 환 축	대전남부순환	62.6	16.6	10.4	12.7
	대구순환	(27.0)	(16.6)	(10.4)	—
	부산외곽순환, 부산신항제2배후	64.1	—	48.8	—
	광주순환	84.6	3.1	12.4	49.5
	소계	(15.5)	(3.1)	(12.4)	—
	소계	594.3	178.8	71.6	201.1
합계		(42.5)	(19.7)	(22.8)	—
		7,265.7	3,814.1	804.3	1,520.6
		(846.2)	(19.7)	(103.2)	(723.3)

※ ()는 자동차전용도로, 설계 = 타당성조사+기본설계+실시설계



〈그림 2-22〉 국토간선도로망 전체(수정)

다. 제4차 중기교통시설투자계획(2016~2020)(국토교통부, 2015)

1) 계획의 주요내용

- 제3차 중기교통시설투자계획 집행실적 평가
- 교통 현황 및 문제점 분석
- 대내외 교통여건의 변화 검토
- 계획의 비전과 목표 및 추진전략 수립
- 경제규모 대비 적정 교통SOC스톡 및 총투자규모 산정
- 부문별 투자 대상사업 선정 및 투자계획 수립
- 부문별 계획타당성 평가
- 부문별 투자우선순위 선정
- 계획 완료 후 교통미래상 및 기대효과 제시

2) 계획의 목적

- 『국가기간교통망계획(2001~2020)』을 바탕으로 도로, 철도, 항만, 공항 등 국가기간교통시설에 대한 종합적 투자계획 및 정책 수립
 - 국내외 여건 변화, 한정된 재원여건, 장래 교통수요 등을 종합적으로 고려해 부문별 중기 계획 간 중복투자를 방지하고 투자 우선
- 순위 등을 조정하여 가용 재원을 효율적 배분 계획기간(2016~2020년)중 추진될 국가기간교통시설의 공급 목표 및 투자 기본방향을 설정
 - 적정투자규모, 교통시설 투자계획, 투자 우선순위 등 제시
 - 교통수단별 장점과 기능을 극대화하는 수단간 연계교통망 형성, 동북아 교통물류중심화를 위한 경쟁력 강화 방안 도출
 - 국가기간교통시설과 지방교통시설의 연계개발을 강화

3) 국내 교통수요 전망

- 국내 지역간 여객수요는 '13년 82,051천통행/일에서 '20년 88,419천통행/일 수준으로 증가 전망

〈표 2-29〉 국내 지역간 여객수요 전망

구 분		도 로	철 도	항 공	해 운	합 계
2013	백만인/년	71,994	9,961	60	37	82,051
	분담률(%)	87.74	12.14	0.07	0.04	100
2015	백만인/년	75,422	10,588	59	38	86,107
	분담률(%)	87.59	12.30	0.07	0.04	100
2020	백만인/년	76,708	11,612	60	39	88,419
	분담률(%)	86.76	13.13	0.07	0.04	100

자료: 국가교통DB센터, 『2014년도 국가교통조사 및 DB구축사업』, 2014



- 국내 지역간 화물수요는 '13년 1,825백만톤/년에서 '20년 2,091백만톤/년으로 증가할 것으로 전망

– 부문별 분담율은 철도부문이 다소 감소하되, 도로 및 항공부문이 다소 증가할 것으로 전망

〈표 2-30〉 국내 지역간 화물수요 전망

구 분		도 로	철 도	항 공	해 운	합 계
2013	백만인/년	1,674	40	112	253	1,825
	분담률(%)	91.69	2.18	6.11	0.01	100
2015	백만인/년	1,792	40	119	265	1,951
	분담률(%)	91.84	2.07	6.08	0.01	100
2020	백만인/년	1,920	43	128	305	2,091
	분담률(%)	91.79	2.05	6.14	0.01	100

자료: 국가교통DB센터, 『2014년도 국가교통조사 및 DB구축사업』, 2014

4) 계획의 비전 목표

(1) 비전

- 이용자 중심의 안전하고 효율적인 참단 교통체계 구축

(2) 3대목표

- 통행여건개선 (출퇴근 10%↓, 철도혼잡 22%↓, 도로혼잡 50%↓)
- 경제성장지원 (생산유발 147조원, 고용 95만명, 혼잡비용 87조원↓)
- 선진국 수준 교통 SOC 스톡 확보(~'20년까지)

라. 제3차 국가 교통약자 이동편의 증진계획(2017년~2021년), 국토교통부

- 「교통약자의 이동편의 증진법」에 근거하여 5년 단위로 수립되는 법정 계획으로 교통약자이동편의증진정책의 기본방향 및 목표를 제시하는 정책계획임
 - 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 교통수단과 여객시설의 이용편의 및 보행환경 개선
- 지방 교통약자 이동편의 증진계획의 준거가 되는 지침임.
 - 전국의 특별시·광역시·시·군을 포함하는 163개 지방자치단체를 대상으로 함

1) 비전 및 추진전략

- 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



2) 지역별·시설별 최종 차등목표치

〈표 2-31〉 지역별·시설별 최종 차등목표치

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

주 : 1) 광역시*는 6개 광역시와 경기도를 포함

2) 교통수단 중 철도**, 항공기**, 여객선**은 지역별 차등이 의미가 없으므로 공통 목표치 제시

3) 공항***과 여객선터미널***은 국제선 및 국내선으로 구분하여 차등 목표치 제시

4) 비교***는 2011년 교통약자이동편의시설 서비스수준 평가 결과임

3) 교통약자 이동편의시설 개선확충

- '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
- 기준적합 설치항목 중 기준 미적합 또는 미설치인 사항 중 기준 적합으로 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 이동편의시설 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

4) 저상버스 및 특별교통수단의 보급 확대

- 저상버스는 시내버스 차량 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

(1) 저상버스 보급 확대

- (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 2-32〉 저상버스 연차별 보급계획

구 분		총계	2016현재	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
당해연도 저상버스	도입대수	12,176		698	2,894	2,791	2,806	2,987
	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 순증보급은 8,731대임

- (중형 저상버스) 농어촌지역은 시내버스의 운영 수익 감소로 인해 지자체의 적자 보조금의 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 버스재차인원 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)

(2) 휠체어 사용자가 탑승가능한 고속·시외버스 표준모델 개발

- 시내운행을 위해 저상버스와 특별교통수단은 지속적인 보급이 이루어지고 있으나, 지역간 이동수단은 개인교통수단이나 철도만 이용 가능한 실정
- 휠체어 탑승이 가능한 고속·시외버스의 안전기준, 운영기술, 운영 시스템 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 고속·시외버스 개조차량 실용화 기반 구축 연구
- 「휠체어 탑승이 가능한 고속·시외버스 모델 개발 및 운영효율화」 R&D 과제의 결과를 근거로 변경고시 예정('21)
 - R&D 시범사업('20)을 통해 실용화 사업('21)

(3) 특별교통수단 보급 확대

- (특별교통수단 보급 실태) 2016년 말 기준 특별교통수단 운행대수는 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

5) 보행환경 개선

- 21년 기준 교통약자가 이동하는데 불편함이 조금 있는 수준 달성 즉, 보행환경 기준적합 설치율 81% 이상 수준으로 향상
 - 주거지부터 여객시설로 접근 보행환경에 관하여 지방 증진계획 사항
- 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 2-33〉 보행환경의 개선 및 확충사항

구 분	전 국	광역도시	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		

**마. 제8차 국가교통안전기본계획(2017~2020)****1) 비전 및 목표**

- 도로, 철도, 항공, 해양부문을 포함하는 국가교통안전기본 계획의 비전은 “국민이 신뢰하는 선진 교통안전 구현” 으로 설정
 - － 교통안전에 대한 책임은 교통수단 이용자에 국한된 것이 아니라 이용자, 관리자(종사자), 운영자, 제도 등을 포함한 시스템 차원에서 체계적인 관리가 필요
- 기본계획의 통합관리지표로 교통수단 이용시 발생하는 사망자에 대한 관리를 목적으로 “교통사고 사망자수” 로 설정
 - － 2015년 기준 4,741명의 교통사고 사망자를 2021년까지 2,796명 수준으로 약 41% 감소
- 교통안전기본계획의 통합 비전 및 목표달성을 위한 정책방향으로 4가지 방향으로 설정
 - － 정책방향① : 이용자 중심의 교통안전대책 강화
 - － 정책방향② : 사람이 안전한 교통인프라 구축
 - － 정책방향③ : 첨단교통 안전기술의 선도
 - － 정책방향④ : 시스템 차원의 안전관리 강화

2) 분야별 계획지표**〈표 2-34〉 제8차 국가교통안전기본계획의 정책목표**

추진목표	도로	●교통사고 사망자 없는 사회
	철도	● (정성적 목표) 여객 10억인km당 사망자수 선진국 수준 유지 ● (정량적 목표) 열차 1억km당 사고발생건수 10% 감축
	항공	● 2016년까지 지난 5년 평균('07~'11년) 대비 항공기 사망 사고 및 비사망사고·준사고의 발생건수 20% 감축
	해양	● 2011년까지 해양사고 사망·행방불명자수 6% 감축

3) 분야별 계획지표

〈표 2-35〉 제8차 국가교통안전기본계획의 계획지표

구분		2015년	8차 계획기간(2017~2021년)				
			2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
주 지표	교통사고 사망자수	4,621	4,108	3,787	3,437	3,071	2,700
	인구 10만명당 사망자수	9.1	8.1	7.4	6.7	6.0	5.2
	자동차 1만대당 사망자수	1.9	1.6	1.5	1.3	1.1	1.0
보조 지표	주행거리 10억km당 사망자수	15.5	13.6	12.4	11.1	9.9	8.6
	교통사고 중상자수	91,114	82,160	75,740	68,740	61,420	54,000

4) 도로교통사고 감소목표

- 국가의 연도별 목표치는 국가 교통사고 사망자 감소목표율('15년 대비 41.6%)을 적용하여 산정
- 연도별 지자체별 목표치는 제7차 기본계획 기간('12~15년, 4년치)동안의 전국 교통사고 사망자수 대비 지자체별 점유율을 연도별 국가(전국) 목표치에 곱하여 산정

〈표 2-36〉 도로교통 계획지표별 교통사고 감소목표 설정

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
서울	326	301	273	244	214
부산	163	150	136	122	107
대구	149	137	124	111	98
인천	133	123	111	99	87
광주	87	81	73	65	57
대전	85	79	71	64	56
울산	91	84	76	68	60
세종	15	14	13	11	10
경기	782	721	654	585	514
강원	203	187	170	152	133
충북	219	201	183	163	144
충남	336	310	281	251	221
전북	280	258	235	210	184
전남	361	332	302	270	237
경북	432	398	362	323	285
경남	367	338	307	274	241
제주	79	73	66	59	52
전국 (전년대비감소율)	4,108 (△6.4%)	3,787 (△7.8%)	3,437 (△9.2%)	3,071 (△10.7%)	2,700 (△12.1%)



5) 세부 추진내용

(1) 안전한 도로이용자

- 상대적 교통약자의 안전을 최우선으로 확보 및 배려하는 교통문화 형성

중점 추진대책		세부추진대책
보행자 안전대책	보행자 사고 유발자 행정처분 강화	① 보행자 안전보호 위반 운전자 벌점 및 과태료 처벌 가중 ② 보행자 안전보호 위반 운전자에 대한 자동차 보험료 패널티 부과방안
	보행자 사고 재발방지 안전관리 강화	① 보행자사고 다발지역 안전컨설팅 및 개선 ② 보행자 사망사고 상시점검체계 구축
	보행자 우선문화를 위한 교육 및 의식 개선	① 운전자 대상 보행자 관련 교육확대 ② 보행자 안전 캠페인 시행 ③ 보행자 무단횡단 다발구간에 대한 집중계도 및 단속시행
고령자 안전대책	고령운전자의 운전능력 평가 및 관리 강화	① 고령운전자 운전면허 갱신주기 조정 추진 ② 노인성 질환자(치매 등)에 대한 면허관리 강화
	고령자 교통안전에 대한 이해증진	① 고령운전자 맞춤형 안전교육 확대 및 의무화 추진 ② 고령보행자 안전교육 시행확대
	고령자의 교통안전을 위한 배려문화 형성	① 고령운전자를 위한 표준 실버마크 제작 및 배포 ② 고령자 교통사고예방 캠페인 시행
어린이 안전대책	어린이 중심의 안전한 학교 및 통학환경 조성	① 등하교길 보행안전지도 활동 강화 ② 통학버스 운전자 법규위반 단속 및 운행자에 대한 안전교육 강화
	교통안전교육 의무화 및 실효성 강화	① 유치원, 초등, 중등, 고등 대상 교통안전교육의무화 및 실효성 강화 추진 ② 교원 대상 교통안전 교육프로그램 운영추진 ③ 가정단위의 교통안전 교육 활성화 촉진
	어린이 교통안전장구의 효율적 사용	① 차량 탑승 시, 어린이 안전장구 착용 단속 강화 ② 사업용자동차(여객용) 대상 어린이 안전장구 비치 ③ 어린이 교통안전 용품(투명우산, 카시트, 안전모 등) 보급사업
이륜차 및 자전거 운전자 안전대책	이륜차 및 자전거 안전관리 개선추진	① 이륜차 단속의 실효성 강화를 위한 번호판 전면부착 추진 ② 자전거 교통사고 사망자 관리강화
	이륜차 및 자전거의 안전한 운전유도	① 자전거 및 이륜차이용자에 대한 교통안전교육 강화 ② 불법운행 행위에 대한 단속강화
	안전보호장구의 착용 활성화 촉진	① 이륜차 보호장구 착용홍보 강화 ② 자전거 안전모 착용 및 보급사업 촉진
사업용 운전자 안전대책	운전자 운송자격관리 강화	① 사업용자동차 고령운전자의 운전정밀검사 대상 확대 ② 사업용자동차 운전자 운전자격관리 강화
	교통안전 체험교육 확대	① 교통안전 체험교육을 통한 운송종사자 자격취득 활성화 ② 교통안전체험교육 서비스 제공 확대 ③ 사업용 자동차 고위험군 운전자에 대한 안전운전 체험교육 의무화
	운행시간 규정 개정추진	① 사업용자동차 연속운전시간 관련 내용 개정 ② 근로기준법상의 운수업 근로시간 관련 내용 개정추진
일반운전자 안전대책	운전면허 취득절차 개선 및 면허관리 강화	① 운전면허 취득절차 개선 ② 중증질환자 등 운전능력상실자에 대한 면허관리 강화 추진
	음주운전 에 대한 행정처분 강화	① 음주운전 단속기준 강화추진 ② 음주운전자 및 방조자에 대한 처벌강화
	고위험군 운전자에 대한 안전관리 강화	① 상습적 교통법규 위반자에 대한 안전교육 강화 ② 고위험 운전행위, 교통질서 문란행위 등에 대한 단속강화
	전좌석 안전띠 착용의무화 및 이행 촉진	① 모든 도로의 전좌석 안전띠 착용 의무화 추진

(2) 안전한 도로환경

- 교통사고 사망자 발생이 어려운 사람중심 도로교통 환경조성

중점 추진대책		세부추진대책
속도관리 강화대책	도시부 제한속도 50/30 적용 확대	① 도시부 제한속도를 원칙적으로 50km/h이하로 하향조정 ② 제한속도의 30km/h 이하 적용 대상으로 확대
	사고 위험구간에 대한 속도 관리 강화	① 교통사고 위험구간(지점)의 제한속도 하향조정 ② 제한속도 하향구간에 대한 단속강화
	속도 관리 및 과속단속시설 확충	① 과속 단속시설(고정식, 이동식) 확충 및 단속 강화 ② 가변형 속도관리시스템 보급 활성화
안전한 보행환경 개선대책	보행자 중심의 생활도로 개선 및 교통안전성 강화	① 30구역 지정확대 및 보행시설 정비 추진 ② 보행량 많은 도로 대상 통행유도시설 보급 ③ 생활도로 불법주정차 단속 강화
	보행자들의 안전한 이동환경 개선 촉진	① 횡단보도 설치기준 개선 및 설치확대 ② 보행자 무단횡단 방지용 안전펜스 설치 확대 ③ 보행자 친화형 횡단보도시설 도입 및 설치 확대추진
	보행자의 교통사고 위험지역에 대한 개선	① 다가구 주택단지 교통안전 집중관리 ② 보행환경개선사업 지속추진 ③ 교통약자 보호구역사업 지속추진
	보행자 중심의 도시개발 유도	① 단독주택지구 용적률 완화시 주차면 확대설치 유도 ② 도시재생사업 추진시 보행자 안전대책 수립강화 ③ 단독주택지 공동주차장 공급
도로 및 교통안전시 설 개선	지방부 도로의 교통사고예방 프로그램 시행촉진	① 일반국도 및 지방도 주변 주민보호구역(Village Zone) 설치확대 ② 통행속도 저감시설 설치 촉진 ③ 국도, 지방도 보도확충사업
	교차로 안전성 강화	① 회전교차로 설치 확대 및 모니터링 강화 ② 교차로 통행우선권 정비 ③ 교차로 주변 시거제약시설 단계적 제거
	교통사고 위험구간 개선	① 교통안전 취약지역 특별조사 및 개선추진 ② 교통사고 위험구간 개선사업 지속 추진 ③ 고속도로 사고취약지점 및 안전방호시설 개선 ④ 화물차 휴게시설 및 주차공간 확대
	교통정보 연계 및 관리를 위한 인프라 기반 확대	① 차세대 지능형 교통시스템 확장 및 정보연계기반 구축 ② 도심부 교통상황 모니터링 및 관제 인프라 확충 ③ 도로망에 대한 효율적인 안전관리 강화
	자전거도로 안전시설 개선 및 관리강화	① 자전거도로 교통안전시설 점검 ② 자전거도로 안전시설 및 도로정비



(3) 안전한 차량

- 능동적 사고예방을 위한 첨단안전장치의 보급과 자동차 안전성 강화 및 향후 교통수단의 환경변화에 대응

중점 추진대책		세부추진대책
첨단 안전장치 보급활성화	차량 내 첨단 안전장치의 개발 및 적용 촉진	① 자동차내 첨단전자식 안전장치에 대한 안전성 평가 확대 ② 첨단전자식 안전장치 안전도 검사기준 개발 및 검사강화
	교통사고예방 지원 장치의 보급 활성화 촉진	① 속도제한장치 부착대상 확대 및 불법해제 단속 강화 ② 차량내 블랙박스, 후방감지카메라 장착 활성화 ③ 졸음운전 방지장치 개발 ④ 차선이탈경고장치 및 비상제동장치 장착의무화 ⑤ 주간 전조등 및 안개등 점등 의무화 추진
	운행기록 자료를 활용한 안전운전 지원	① 사업용 자동차의 운행기록자료 활용성 강화 ② 운행기록 활용성 강화를 위한 제도개선 추진 ③ 운행기록 활용 우수사례 보급 확대
자동차 안전도 강화	자동차 안전성 평가 및 검사 고도화	① 첨단자동차 안전성평가 고도화 ② 친환경 자동차 안전도 검사기술 개선 ③ 자동차 및 부품안전점검 시설장비 구축 추진
	자동차 관리 및 안전기준 국제화 추진	① 차량 ICT 기반 긴급구난정보 지원기술 개발 ② 자동차 등록 및 관리제도 개선 추진 ③ 자동차 안전기준 국제화 추진 ④ 자동차 리콜제도의 실효성 강화 ⑤ 화물자동차 유개화 방안 추진
	특수자동차 및 이륜차의 안전기준 관리 강화	① 농기계 안전기준 강화 및 안전등화장치 장착촉진 ② 건설기계 제작결함 조사활성화 ③ 이륜자동차 안전기준 및 제도정비
자동차 환경변화 대응	자율주행자동차의 안전운행기반 조성 방안 추진	① 자율주행자동차 등 미래형자동차에 대한 안전성 평가 시 행방안 마련 ② 미래형 자동차의 안전도 검사기준 개발 ③ 자율주행자동차 운행 대비 교통안전시설 개선 및 관련제 도 정비 추진
	공유이동교통수단 운전자 책임부과방안 추진	① 카셰어링 이용자의 교통사고 발생시 책임부과방안 추진 ② 대여자동차의 임차인 책임 강화방안 마련추진
	개인형 이동수단의 통행권 정립방안 추진	① 개인형 이동수단(Personal Mobility)의 통행권 정립방안 추 진 ② 개인형 이동수단에 대한 보험적용방안 마련추진

(4) 선진적 안전체계 관리

- 지자체 중심의 교통안전 책임을 강화하고, 교통질서의 확립 및 응급대응체계의 준비를 통해 선진적 안전관리체계 구축추진

중점 추진대책		세부추진대책
교통안전 협력 추진체계 강화	지자체 중심의 교통안전 역할 강화	① 지자체 중심의 교통안전 협력체계 구축 및 운영 활성화 ② 지역교통안전에 대한 관리 및 개선 추진 ③ 지자체별 교통안전재원 확보노력 강화 ④ 지역별 교통안전도 평가 및 책임 강화
	중앙정부의 교통안전 정책 조정 및 유관기관 협력	① 교통안전정책 조정 및 협력기능 강화 ② 민관합동 홍보협의회 운영 ③ 교통안전사업 투자재원 확보노력 지속 ④ 대형교통사고 조사분석 및 정비체계 개선
	교통사고자료 공유 및 정보활용 확대 추진	① 교통사고 조사항목 및 자료공유 개선추진 ② 사물인터넷(IoT)기반 도로위험기상정보 제공 체계 구축 및 확대 추진
교통안전관 리 강화를 위한 제도개선 추진	안전관리 효율성 향상을 위한 제도개선 추진	① 교통사고처리 특례법 개정추진 ② 도로안전진단제도의 실효성 강화 ③ 국가교통안전기본계획의 소관부문 조정
	교통법규 위반행위에 대한 행정처분 강화	① 공익신고제도를 통한 신고빈도 높은 위반항목에 대한 벌 점 및 처분강화
	불법명의 자동차 근절대책 추진	① 유관기관 협력을 통한 불법명의 자동차 단속강화 시행 ② 지자체별 불법자동차 운행억제를 위한 조례제정 촉진
	자동차 보험제도 개선을 통한 교통사고예방	① 법규위반 경력별 보험료 할증 범위 확대방안 검토 추진 ② 자동차 보험제도 개선방안 연구추진
운수산업 안전관리	교통사고 취약 운수업체 안전관리 강화	① 교통사고 취약 운수업체 특별 안전점검 강화 ② 교통안전 점검결과에 대한 사후 관리 강화 추진 ③ 부적격 운전자 고용 운수업체에 대한 행정처분 강화
	사업용 자동차의 안전점검 강화	① 사업용 자동차 노상점검 강화 ② 사업용 대형자동차 안전검사 개선
	사업용 자동차 안전관리체계 기반 마련	① 첨단 지능형 교통시스템과 연계한 사업용 자동차의 교통 안전 관리체계 기반마련 ② 위험물 운송차량 실시간 관리체계 구축
교통사고 응급대응체 계 구축	2차사고 예방활동 강화	① 불꽃신호기 보급 및 활용 확대 ② 고속도로 긴급 견인서비스 강화
	응급의료기관에 대한 효율적인 정보제공	① E-call 시스템을 통한 긴급구난정보 체계구축 추진 ② 운전자 신상 및 의료정보에 대한 효율적인 정보체계 구 축
	교통사고 중상자 분류 및 중증외상환자 진료 체계 확대	① 국제적 중상자 분류체계의 국내 적용방안 추진 ② 교통사고 중증외상환자 전문 진료체계 구축확대



바. 제4차 장애인정책발전 5개년 계획(2013년~2017년)

1) 비전

(1) ‘장애인과 비장애인이 더불어 편안하고 행복한 사회(세상)’

- 기존 장애인으로 한정된 정책적 관점을 비장애인까지 확대하여 5개년계획은 장애인만을 위한 정책이 아니라, 비장애인이 장애인과 더불어 사는 사회를 인식시키고 이를 통해 장애인이 편안하고 행복하게 살아가며 진정한 사회참여를 이룰 수 있도록 추진

(2) 비전 마련을 위한 검토사항

- 세계적인 흐름을 반영한 비전 제시
 - 장애인의 권리에 기반한 접근 필요성과 국가 차원의 모든 정책에 장애인지적 관점을 적용해야 함을 강조
 - 이에 제4차 계획의 추진방향은 세계적인 흐름을 반영하여 ‘장애인지 관점과 장애인의 권리실현’에 중점을 두고 추진
- 장애인이 행복한 사회, 희망을 주는 단어의 선택
- 장애인에 대한 비장애인들의 부정적인 인식을 개선하기 위한 조치들이 포함된 단어 선택
 - 장애인과 함께 살면 더 좋다’라는 인식을 알릴 수 있는 단어 선택

2) 정책 목표

(1) 정책 목표

- 장애인 맞춤형 복지·건강지원체계 구축 강화
- 장애인 생애학습지원체계 구축을 통한 역량강화
- 장애인 건강체력 보유 지향 및 문화복지 실현
- 장애인 경제자립기반 강화
- 장애인 사회참여기반 확충 및 인권보장

(2) 정책 목표 마련을 위한 검토사항

- 전 부처가 포괄적 장애관점에 근거한 정책을 수립해야 함을 강조
- 질병·사고, 기후변화에 따른 재난 등 선천적·후천적 장애발생을 예방하기 위한 예방적 차원의 장애인 전략 강조
- 장애인 건강증진과 고령장애인에 대한 지원 강조

- 생애주기별 욕구에 따라 가장 효율적으로 맞춤형 서비스를 연계하고 전달할 수 있도록 하기 위한 전달체계 검토
- 장애인이 차별 없이 살아가는 사회 환경(이동편의 등) 마련에 대한 지원 강조

3) 분야별 과제

(1) 정책분야

- 복지서비스·건강분야, 보육·교육분야, 문화·체육분야, 소득·고용분야, 사회참여·인권분야

(2) 분야별 정책과제

- 복지서비스·건강분야
 - 장애인자립생활 지원을 위한 맞춤형 서비스 지원체계 구축
 - 맞춤형 건강관리 서비스 제공을 통한 건강수준 향상
 - 복지서비스 및 건강 관련 시설·인프라 등 기반 구축
- 보육·교육분야
 - 장애인 인적자원화를 위한 평생학습 지원 (생애주기별 교육지원)
 - 보육·교육관련 시설 및 인프라 구축
- 문화·체육분야
 - 문화예술 향유기회 확대 및 창작활동 지원
 - 장애인생활체육 참여여건 조성
 - 문화·체육활동을 위한 기반 구축
- 소득·고용분야
 - 다층적소득보장체계 (소득보장체계 선진화) 구축을 통한 생활안정
 - 직업재활지원 및 맞춤형 취업·창업지원
 - 장애인기업 및 공공부문의 장애인고용 지원
 - 고용 인프라 관련 기반 구축
- 사회참여·인권분야
 - 정보 및 이동접근권 확보를 위한 지원
 - 인권보호 및 권익옹호 강화
 - 범국민 인식개선

〈표 2-37〉 제4차 「장애인정책종합계획(2013~2017)」 비전, 목표, 분야

비전	장애인과 비장애인이 더불어 행복한 사회
목표	<ul style="list-style-type: none"> ■ 장애인 맞춤형 복지·건강지원체계 구축 강화 ■ 장애인 생애학습지원체계 구축을 통한 역량 강화 ■ 장애인 건강체력 보유 지향 및 문화복지 실현 ■ 장애인 경제자립기반강화 ■ 장애인 사회참여기반 확충 및 인권보장



4) 추진방향

(1) 수요자 중심 욕구 맞춤형 서비스 제공

- 장애인의 다양한 특성, 욕구에 기반한 개별화된 맞춤서비스 제공

(2) 제도의 내실화

- 기존 제3차 사업이 제도나 법개정 등의 권리기반이 마련이었다면, 제4차에서는 권리실현을 위한 제도 내실화 및 제도를 실현시킬 수 있는 구체적인 방안 도출

(3) 비전에 따라 사회 전 영역에 걸쳐 장애인정책 추진

- “장애인과 비장애인이 더불어 행복한 사회 구현”을 비전으로 복지서비스·건강, 보육·교육, 문화·체육, 소득·고용, 사회참여·인권분야 등 사회 각 영역을 망라하는 장애인정책 추진
- 5개년계획의 비전이나 정책의 방향성에 따른 각 영역별 중점 추진목표를 설정하고 목표달성을 위한 다양한 세부정책과제의 체계적인 추진

(4) 사업의 점검을 통한 환류체계 구축

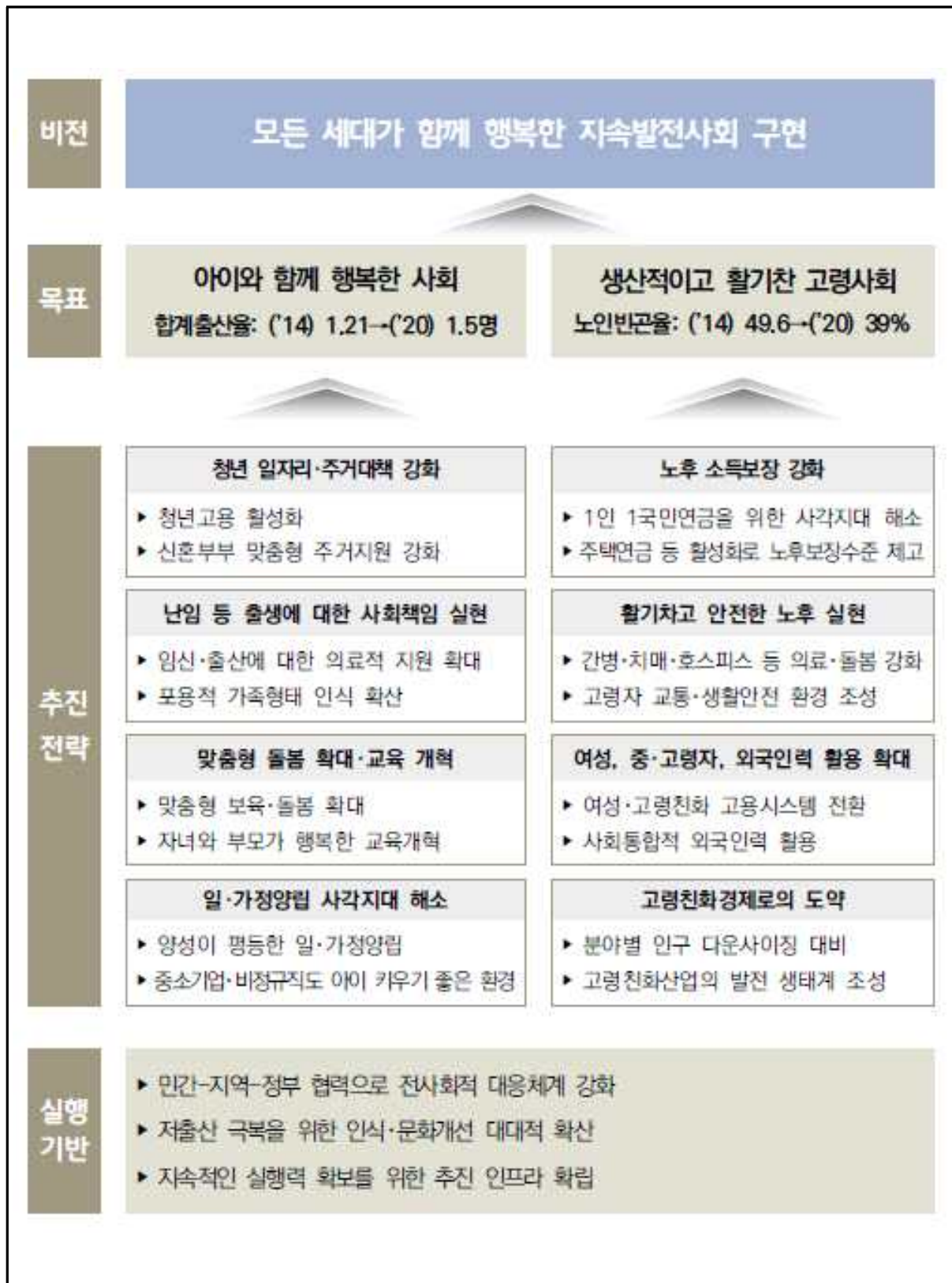
- 5개년계획 수립 이후 지난 계획의 성과와 한계를 분석, 이행사항 점검을 통한 향후 장애인정책의 발전방향 정립

(5) 제4차 장애인정책종합계획의 실효성 담보

- 각 과제별 성과목표 및 계량화가 가능한 성과지표를 제시하고, 계획에 대한 객관적이고 종합적인 이행평가를 위해 중간평가 및 최종평가 실시

사. 제3차 저출산·고령사회 기본계획(2016~2020)

1) 비전 및 목표





2) 저출산 대책

(1) 기본방향

- 청년들이 결혼을 주저하거나 포기하는 사회경제적 원인 해소
- 출생·양육에 대한 사회적 책임 강화
- 자녀 양육의 부담 완화를 위해 교육과 보육 환경을 개선
- 일·가정양립 사각지대 해소.

(2) 개선방안

- 일자리, 주거, 결혼비용 등 경제적 문제로 인해 결혼을 늦추거나 포기하지 않도록 제도적 지원을 강화하고 인식·문화 개선 병행
- 임신·출산에 대한 사회책임시스템을 확립하고, 포기되는 출생·양육 방지를 위해 다양한 가족에 대한 사회적 지지 강화



〈그림 2-23〉 출생 양육의 사회적 책임 강화 방향

- 출산·양육의 부담으로 작용할 수 있는 과도한 사교육비 문제 해결을 위해 공교육 정상화, 능력중심사회구현 등 교육개혁 추진
- 아이와 부모의 보육수요에 맞게 어린이집을 이용하고, 가정에서 아이를 돌보는데 불편함이 없도록 맞춤형 보육으로 개편
 - 영유아 뿐만 아니라 취학이후 돌봄 수요에도 대응할 수 있도록 초등돌봄서비스 확충 및 질 제고
 - 아이돌봄서비스는 공공내실화-민간시장관리의 두 축으로 체감도 제고
- 그간 도입된 다양한 일·가정양립 제도와 근로현장 사이의 간극을 좁혀, ‘있는 제도’가 ‘실천’ 되는 성숙단계로 도약

- 공공·대기업은 실천을 선도, 중소기업은 실천 여건 조성에 중점을 두는 차별화 전략을 추진하고 기업·남성의 인식 및 행태 변화에 주력
- 대표적 일·가정양립 제도인 육아휴직 제도는 남성육아휴직 활성화, 이용기간, 급여수준, 사각지대, 재원기반 등 다각적 제도 개선 모색



〈그림 2-24〉 일, 가정 양립 정책의 방향성



3) 고령사회 대책

(1) 기본방향

- 안정된 노후를 위한 공·사 소득보장체계 강화
- 건강·여가·사회참여·안전 등 고령자 삶의 질 향상 여건 확충
- 생산인구 감소 대비 여성, 중·고령자, 외국인력 활용 방안 모색
- 고령친화산업, 인구다운사이징 위기 대응 등 고령친화경제로의 도약

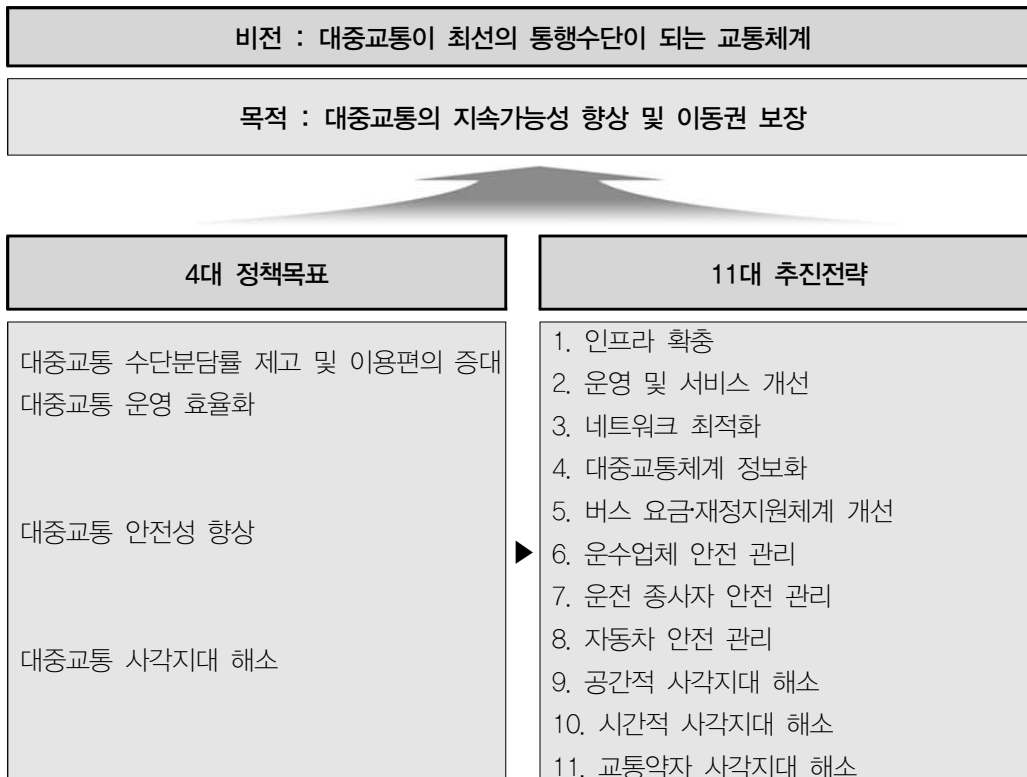
(2) 개선방안

- 공적연금의 사각지대를 줄여 개개인이 공적연금 혜택을 누릴 수 있도록 1인 1국민연금 체계 확립
 - 공적연금 뿐만 아니라 다양한 노후 준비 수단을 확충하고 노후에 실제 도움이 될 수 있도록 수익성·안정성 강화 등 내실화
 - 고령자의 안전자산 편중으로 인한 장수리스크에 대비하고 고령자의 현금 흐름을 개선할 수 있도록 주택·농지연금 등을 활성화
- 건강한 생활습관 (운동)에서 부터 만성질환·치매·정신건강 예방관리, 영양·돌봄, 호스피스를 아우르는 연속적 의료·돌봄 체계 구현
 - 삶의 의미를 찾고 보람을 느낄 수 있도록 고령자가 여가·문화활동과 다양한 사회참여가 가능한 여건을 조성
 - 고령자의 신체적·정서적 취약성을 고려하여 주거, 이동, 안전에 대한 사회적 책임 강화
- 여성이 차별과 경력단절 없이 일할 수 있는 고용환경 조성
- 고령자가 연령에 관계없이 일할 수 있는 사회와 고용시스템 구현
 - 정년과 연금수급연령 일치, 노인기준연령 재검토 등 고령자 고용·복지 재설계에 대한 사회적 논의 본격화
- 외국인력 활용에 대해 개방적 태도를 취하되, 인구변동과 노동력 수급 시나리오를 고려하여 시간적 틀을 설정, 사회통합 관점에서 체계적으로 접근
- 세계적 고령화 추세에 따라 신성장동력으로 거론되는 고령친화산업에 대한 국가적 지원체계를 확립
- 국방자원 부족, 교육인프라 과잉, 지속가능성 위기 지역 등장 등에 대비할 수 있도록 구조개혁 논의 본격화
- 대폭적 지출 증가가 예상되는 사회보험에 대해서는 단기적 운용 효율화 방안과 함께 구조개혁 논의 시작

아. 제3차 대중교통기본계획(2017~2021)(국토교통부, 2017. 2)

1) 비전 및 정책목표

- 제3차 대중교통기본계획(2017~2021)에서는 현실적이고 구체적으로 미래를 전망하고 현안에 대한 사전대비를 하며, 국토교통부·지자체·민간 역할 분담방안을 구체적 제시하여 목표를 설정하였음.



〈표 2-38〉 제3차 대중교통기본계획의 정책목표

구 분	세 부 내 용
대중교통 수단분담률 제고 및 이용편의 증대	인프라 확충 운영 및 서비스 개선
대중교통 운영 효율화	네트워크 최적화 대중교통체계 정보화 버스 요금·재정지원체계 개선
대중교통 안전성 향상	운수업체 안전 관리 운전 종사자 안전 관리 자동차 안전 관리
대중교통 사각지대 해소	공간적 사각지대 해소 시간적 사각지대 해소 교통약자 사각지대 해소



2) 계획 지표

지표설정

5년 단위의 실행 계획이므로 거시적·포괄적 지표사용을 지양하고, 정책목표 및 추진과제와 부합하는 객관적·합리적 지표 설정

(단위 : %)

계획지표		단위	2015	2021
대중교통 수단 부담률 제고 및 이용편의 증대	대중교통 수송실적 300만명/일 증가	천만명/일	2.7	3.0
	대중교통 수단부담률 2% 증가	%	33	35
	광역버스(직행좌석형) 입석률 0% 달성	%	10	0
	광역급행버스 노선 수	개	26	40
	2층버스 도입대수	대	9	110
	프리미엄 고속버스 도입대수	대	0	100
	우등형 시외버스 도입대수	대	0	700
	CNG버스 대수	대	30,153	35,500
대중교통 운영 효율화	대중교통 가·종점 통행시간 10% 단축	분	33	30
	대도시권 출·퇴근시간 25% 단축(수도권 기준)	분	80	60
	고속도로 환승휴게소 고속·시외노선수	개	85	100
	시외버스 통합 예·발매 서비스 노선 수 비율	%	45	80
	시외버스 지정좌석제 노선수	개	2,300	6,000
대중교통 안전성 향상	노선버스 사망자수 50% 감축	명	149	75
	첨단안전장치 장착 시외·고속버스 비율	%	0	100
	노선버스 종사자 1일 2교대제 비율	%	51	60
사각지대 해소	수요응답형 대중교통수단 도입지역 100% 확대	개	34	68
	정기이용권 버스 노선 수	개	4	10
	산업단지 계약운송 노선버스 노선 수	개	0	5
	심야 수요응답형 대중교통수단 대수	대	0	100

3) 추진 전략

- 「제3차 대중교통기본계획, 국토교통부, 2017. 2」에서는 대중교통의 지속가능성 향상 및 이동권 보장을 위하여 4개 분야의 정책목표를 달성하기 위하여 아래와 같이 추진과제를 수립하여 제시하였음.

〈표 2-39〉 제3차 대중교통기본계획의 추진과제

구 분	추진과제
대중교통 수단분담률 제고 및 이용편의 증대	<p>인프라 확충 KTX 등 철도 네트워크 확대 광역급행버스 노선 확대 BRT, 중앙버스전용차로 확대 대중교통전용지구 확대 대용량 버스 도입 확대 광역환승센터 및 복합환승센터 구축 환승시설 정비</p> <p>운영 및 서비스 개선 시외버스 통합 예·발매 서비스 제공 프리미엄 고속버스 도입 시외버스 우등형 서비스 도입 고속버스 신규 노선 인가 유연화 경유버스를 친환경 버스로 대체</p>
대중교통 운영 효율화	<p>네트워크 최적화 수단별 위계 설정 및 역할분담 노선 여객자동차운송사업의 업종 및 운행형태 개편 검토 고속도로 대중교통 환승 서비스 확대 골목 노선 조정 대중교통 노선체계 분석 및 모니터링 시스템 구축 노선 신설조정 기준 개선</p> <p>대중교통체계 정보화 대중교통정보센터(TAGO) 연계시스템 확대 버스 정보화사업 확산 시외버스 통합 전산망 구축 운영 고속·시외버스 BIS·BMS 구축 운영 시내버스 BMS·BIS 및 광역 BIS 구축 확대 교통카드 데이터 활용성 증대</p> <p>버스 요금·재정 지원체계 개선 대중교통 요금조정 시스템 구축 시내버스 요금체계 개편 시외버스 요금체계 개편 합리적이고 객관적인 재정지원체계 구축</p>
대중교통 안전성 향상	<p>운수업체 안전관리 노선버스 운전직 종사자 승무요령 교육 및 배차 관리 운수업체 교통안전점검 확대 및 강화 교통안전 부실 운수업체에 대한 제재 강화 안전벨트 착용 및 사고시 행동요령 안내 동영상 상영</p> <p>운수종사자 안전관리 노선버스 운전 종사자 근무형태 개선 유도 버스 운전 종사자 연속 운전시간 제한 및 휴 게(휴식)시간 확보 운수종사자 자격관리 강화 운수종사자 안전교육 강화</p> <p>자동차 안전관리 졸음운전 등 사고 예방을 위한 첨단안전장치 장착 확대 버스 차량의 재생 타이어 사용 제한 버스 차량 내 비상 안전장치 확충</p>
대중교통 사각지대 해소	<p>공간적 사각지대 해소 도시지역 정기이용권 버스 노선 확대 농어촌지역 수요응답형 대중교통수단 확대 산업단지테크노밸리 등에 대중교통 편의성 제 고</p> <p>시간적 사각지대 해소 심야 시외버스 확대 심야 수요응답형 대중교통수단 도입 첨두시 과밀운행 노선버스의 좌석예약제 도 입</p> <p>교통약자 사각지대 해소 교통약자 이동편의 개선 교통약자 대상 여객서비스 강화</p>



2.4.2 세종특별자치시 관련계획

가. 제4차 충청남도 종합계획(2012~2020년)

1) 계획의 기초 및 목표

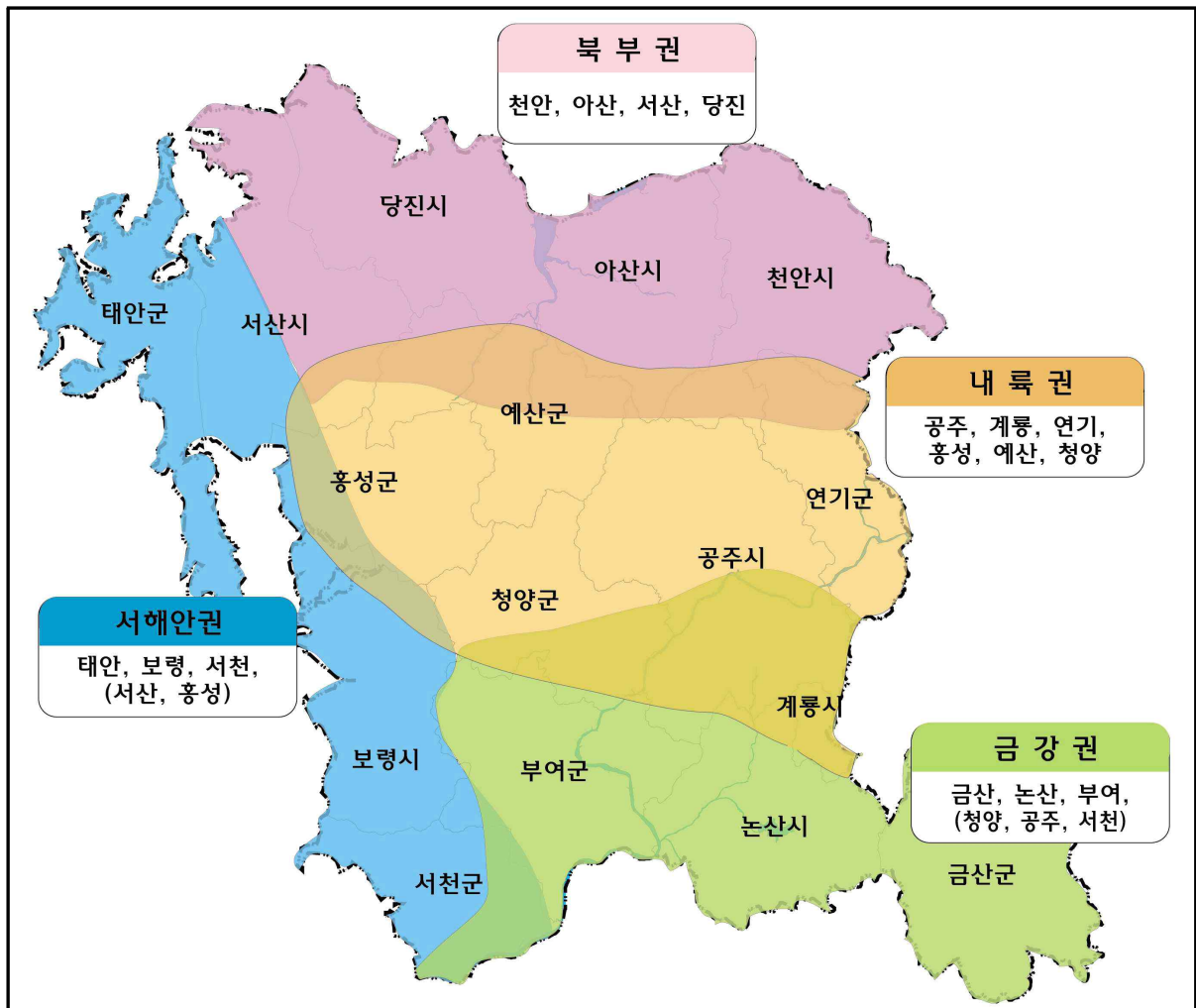
- 최근 대·내외적인 여건변화 속에서 충남의 발전을 위해서는 사람중심으로의 새로운 변화가 요구되어 “행복한 변화, 새로운 충남”을 본 계획의 기초로 설정
- 균형 있는 지역발전, 내실 있는 산업경제, 활력 있는 농어촌, 함께 하는 교육·복지, 매력적인 문화·환경을 계획의 목표로 설정

2) 7대 추진전략

- 살기 좋은 도시·농촌 생활환경 조성
- 순환과 공생의 사회적 경제 육성
- 역사와 문화가 흐르는 매력적인 지역문화 창달
- 사통팔달의 교통·정보 인프라 구축
- 근심 없는 맞춤형복지·평생교육 실현
- 안정적·창조적인 지역자원의 활용 및 관리
- 지속가능한 자연 및 생활환경 관리

3) 4대 개발권 설정

- 북부권 (천안, 아산, 서산, 당진)
 - － 환황해경제권의 생산·교역거점, 광역도시권의 성장관리
- 서해안권 (태안, 보령, 서천, 서산, 홍성)
 - － 환황해권 교역 전진기지, 해양휴양 관광의 메카
- 내륙권 (공주, 계룡, 연기, 홍성, 예산, 청양)
 - － 국가지방 중추행정 연계축, 지역균형발전 촉진지대
- 금강권 (금산, 논산, 부여, 청양, 공주, 서천)
 - － 역사문화관광, 생명·정보산업, 도농복합생활공간 형성지대



〈그림 2-25〉 4대 개발경영권의 구분

4) 교통 관련 세부 추진시책 및 주요 개발사업

(1) 지역발전에 기반이 되는 교통망 확충

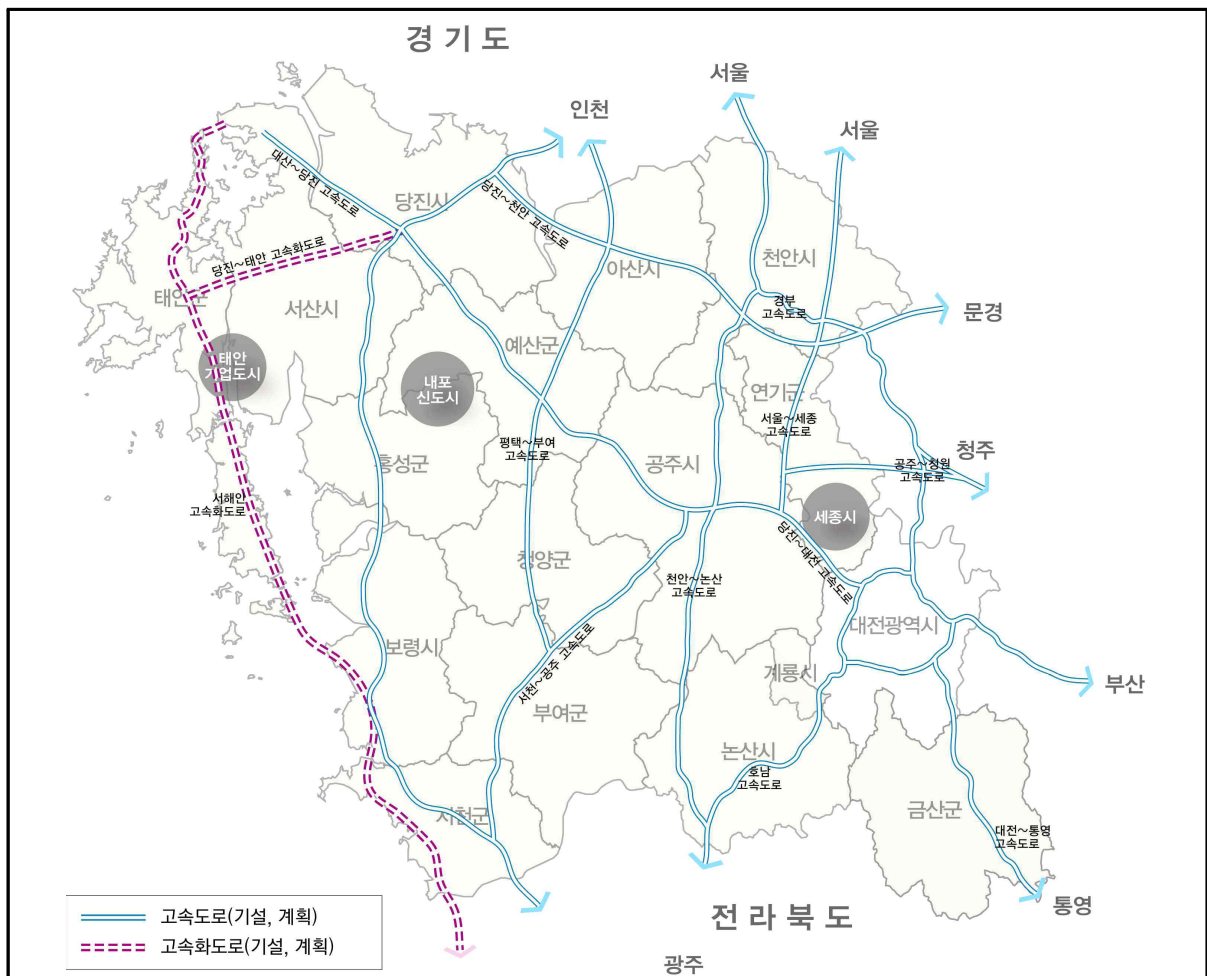
- 전국과의 접근성 제고를 위한 동서축과 남북축의 고속도로망 건설
 - 보령-공주간고속도로를 건설하여 내륙과 서해안을 연결하는 동서축을 강화하고, 서해안의 지역발전을 촉진
 - 세종시로의 접근을 지원하는 외곽순환교통망으로서 공주-청원간고속도로 건설
 - 당진-대전 간 · 서천-공주간고속도로 사업 완료에 따라 북부 및 남부해안권의 산업지대와 내포신도시 및 세종시와 연계성을 강화하기 위한교통망을 확충
 - 태안(당진)-천안간고속도로 건설을 통해 북부권의 산업기능을 지원하고 수도권 인접지역의 병목현상을 해소
 - 중부내륙고속도로(평택~부여), 서울~세종 고속도로 건설을 통해 인천국제공항 및 수도권으로부터의 신속한 이동성 확보



- 내포시를 중심으로 도내 1시간 통행을 위한 고속화도로 건설
 - 세종시와 내포신도시, 동서 간 연결교통망, 백제문화권 및 내포문화권의 연계 강화를 위해 내포신도시~천안간고속화도로(천안, 아산지역), 내포
 - 문화연계도로(내포시~당진), 간월호관광도로(서산, 태안지역), 내포신도시~금산간고속화도로(논산, 금산지역)를 확충
 - 충남의 남부지역과 주변도시간의 접근성 향상, 장항국가산업단지 활성화를 위한 서천-대전간고속화도로를 건설
 - 내포신도시와 관련된 광역교통계획 등은 “내포신도시 개발계획”에서 결정된 사항을 반영하여 추진

〈표 2-40〉 고속도로등 도로확·포장 계획의 주요내용

구분		주요 내용
고속도로	남부축	서해안고속도로, 평택-부여고속도로, 서울-세종고속도로
	동서축	당진-천안고속도로(태안연장), 보령-공주고속도로, 공주-청원고속도로
	x축	당진-대전고속도로(대산연장)



〈그림 2-26〉 고속도로 등 도로 확·포장계획

- 지역간선도로망의 이용 극대화 및 교통 취약지역에 대한 접근성 제고
 - 단기(2011-2015)적으로 충남의 지역 간 연계성 강화를 위해 일반국도, 국가지원지방도, 지방도에 대한 확포장계획을 수립하여 정비
 - 장기(2016-2020)적으로 미개통 구간 확포장사업을 추진하여, 충남 전 지역의 체계적인 교통망을 구축
 - 전체적으로는 시급도시 및 주요 읍·면급 도시들의 도시교통 체증해소를 위하여 애로구간의 확포장 및 우회도로를 개설
 - 내포신도시와 공주역 등 접근성 향상을 위해 필요한 지방도 및 시·군도는 국가지원지방도 및 국도로의 승격을 추진(지방도 603호의 국도 승격 검토)
 - 대전광역시 및 세종시와 연결되는 주요 도로인 공주역간 순환도로는 주변 교통결절점(IC, 역, 터미널, 공항 등)과 연결하는 광역도로로 지정·추진 및 신교통시스템 도입을 검토
- 지역문화·관광을 지원하는 연계도로망 구축
 - 내포문화권-백제문화권, 서해안권-내륙권을 유기적으로 연계하고 지역의 역사·문화자원을 활용하기 위해 서해안산업관광도로(당진~서천)를 정비하고, 지역의 관광자원과 연결된 도로를 정비

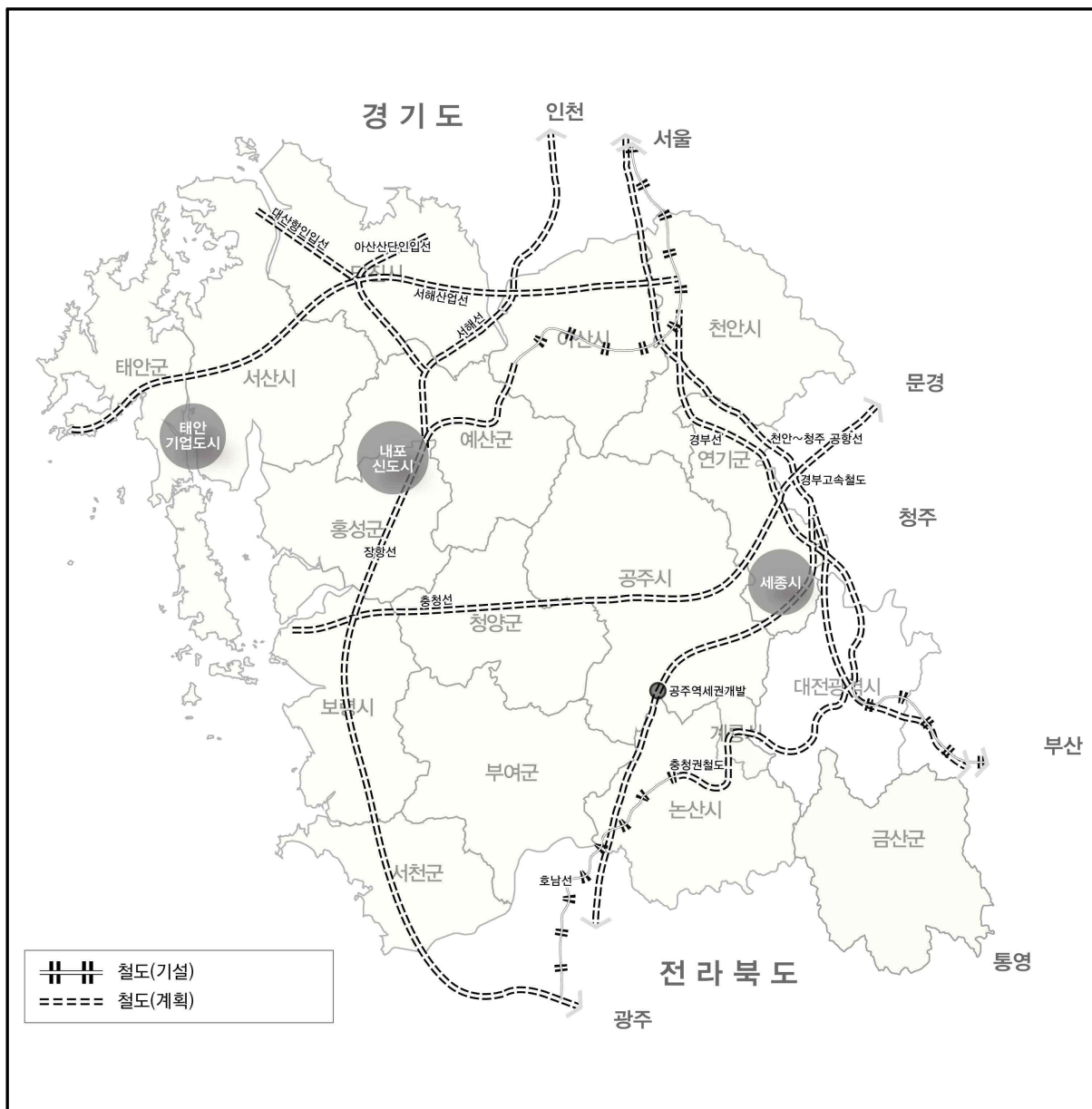
(2) 산업·관광개발 촉진과 물류 효율화를 위한 철도망 확충

- 정부, 호남고속철도의 건설로 전국적 광역고속교통체계 구축
 - 북부지역은 정부고속철도(천안아산역)를 중심으로, 남부지역은 호남고속철도(공주역)를 중심으로, 서해안지역은 장항고속전철 운행으로 고속철도망을 구축
- 4×3의 철도망 구축으로 지역 간 연계개발 촉진
 - 남북4축 : 기존철도의 전철화 및 복선화 사업 추진
 - 동서3축 : 장기계획 노선의 조기 완료 및 민자 사업 추진
 - 충청선·서해선을 우선적으로 추진하고, 서해산업선 철도를 천안(경부선)까지 연결하며, 천안-청주공항간 철도 건설을 착수
 - 대산항인입철도 등 산업단지 밀집지역과 연계를 통한 지역발전을 촉진
- 지역균형발전 및 지역관광산업 육성을 위한 금강관광경전철 건설
 - 지역의 역사문화 및 관광자원을 연계하고 남부지역의 경제 활성화를 지원하는 금강관광경전철(세종시~서천)을 단계적으로 건설
- 대도시 및 역세권과 연결하는 경전철 건설
 - 공주역과 세종시, 청주공항을 연결하는 경전철과 세종시·대전광역시와주변도시간 경전철을 건설
 - 전철화사업 추진을 통해 수도권전철을 내포신도시와 청주공항까지 연장



〈표 2-41〉 철도계획

구분		주요내용
고속철도		경부고속철도(천안아산역), 호남고속철도(공주역)
일반철도	남북축	경부선, 호남선, 장항선, 서해선
	동서축(장기검토)	충청선, 서해산업선, 천안-문경선, 당진-대산항
전철	경전철	금강관광경전철, 공주역-공주간, 기타경전철(천안-청주공항간, 대전-금산·계룡간, 세종시-조치원(청주)간)
	수도권전철	아산-내포시, 천안-청주공항 연장



〈그림 2-27〉 철도계획

(3) 국제 직교류 거점 구축을 위한 항만개발

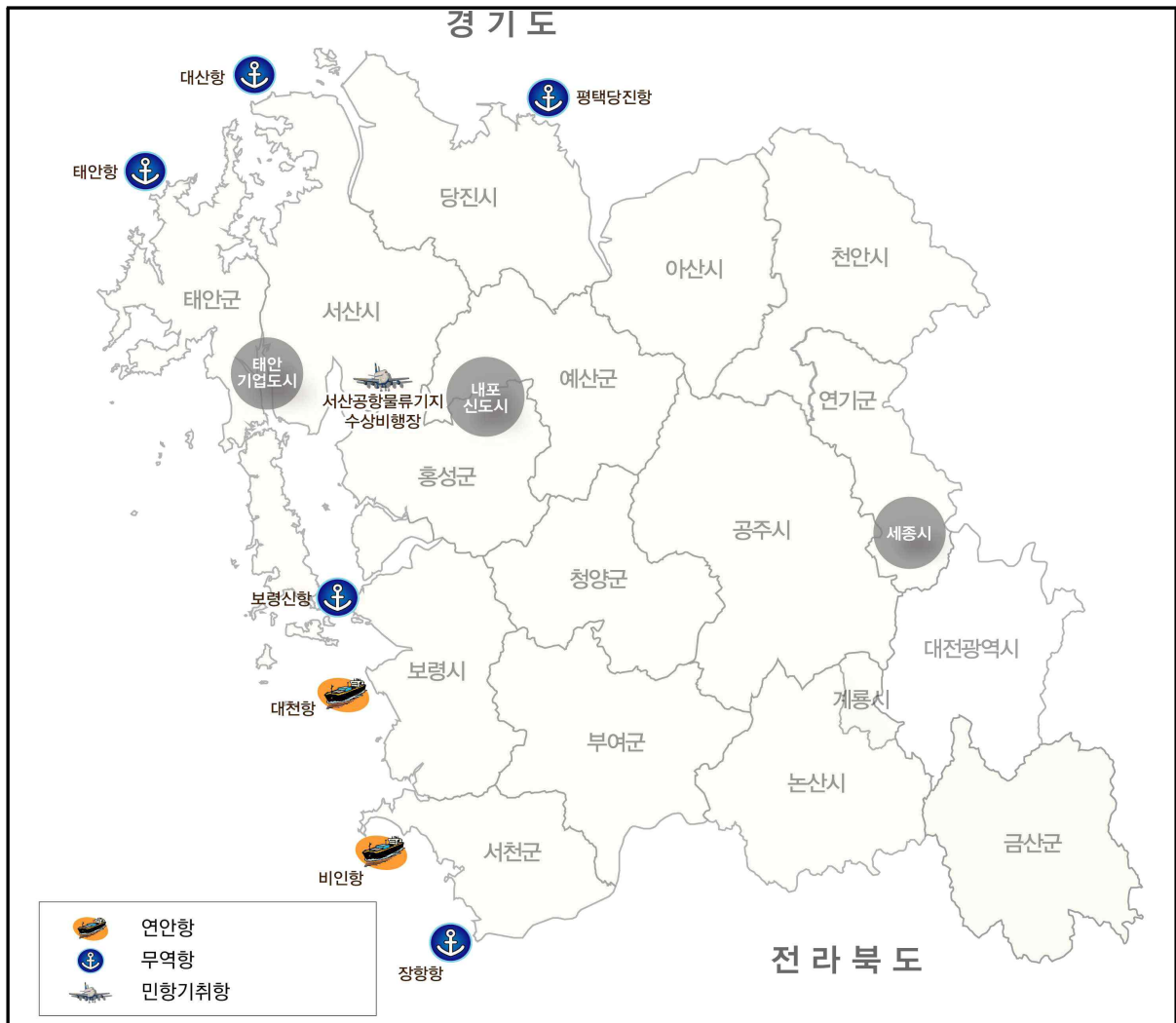
- 대중국 및 환황해권 교역거점으로서 5개 무역항 건설
 - 평택·당진항, 대산항, 태안항, 보령신항, 장항항을 대중국 산업교역의 중심항으로 육성
 - 평택·당진항은 세종시 및 충남북부권에 조성되는 황해경제자유구역의 산업지원을 위한 중심항으로 육성하여 산업물동량을 처리
 - 대산항은 동북아교역의 중심항으로서 충남내륙 및 해안권의 물동량 및 대규모 선박을 지원하는 무역항으로 육성
 - 태안항은 화력발전소를 지원하는 기능뿐만 아니라 지역의 급증하는 물동량을 처리할 수 있도록 기능을 강화
 - 보령신항은 전국 및 중국, 대북관광을 지원하기 위하여 광역적 크루즈여객항의 기능을 담당하는 미항(美港)으로 개발할 뿐만 아니라 환황해권의 거점항으로 무역기능을 강화
 - 장항항은 장항국가산업단지 및 자유무역지대 조성에 따른 남부권 및 대전권의 수출입 물동량 처리를 담당하는 거점항만으로 육성
- 서해안관광과 수산업 및 지역산업을 지원하는 연안항 건설
 - 대천항과 비인항, 안흥항 등을 확충하여 서해안의 관광자원과 연계한 해운 및 수산업을 지원하고, 여객항의 기능을 강화하여 국내외 여객 및 물동량을 처리하는 중부권의 중심항으로 육성
 - 지속적인 지역산업의 성장, 안면도국제관광지 개발 및 태안해안국립공원 등 서해안 관광수요 증가에 따라 추가적으로 안흥항을 연안항으로 지정하여 서해안지역의 발전을 도모

(4) 항공 교통시대를 선도할 근거리 항공의 실용화와 경비행장 건설

- 서산비행장의 국제공항 보조기능 수행과 민항기 취항
 - 단기적으로 태안기업도시 등 부정기 민항기 취항으로 관광수요를 충족시키고, 나아가 국제공항의 보조기능 및 내포신도시의 관문공항으로 육성

〈표 2-42〉 항만, 민항기 및 경비행장 계획의 주요내용

구분		주요 내용
항만	무역항	평택·당진항, 대산항, 보령신항, 장항항, 태안항
	연안항	대천항, 비인항
공항	서산비행장	민항기 취항
	수상·경비행장	천안, 공주, 보령, 아산, 논산, 태안, 서산



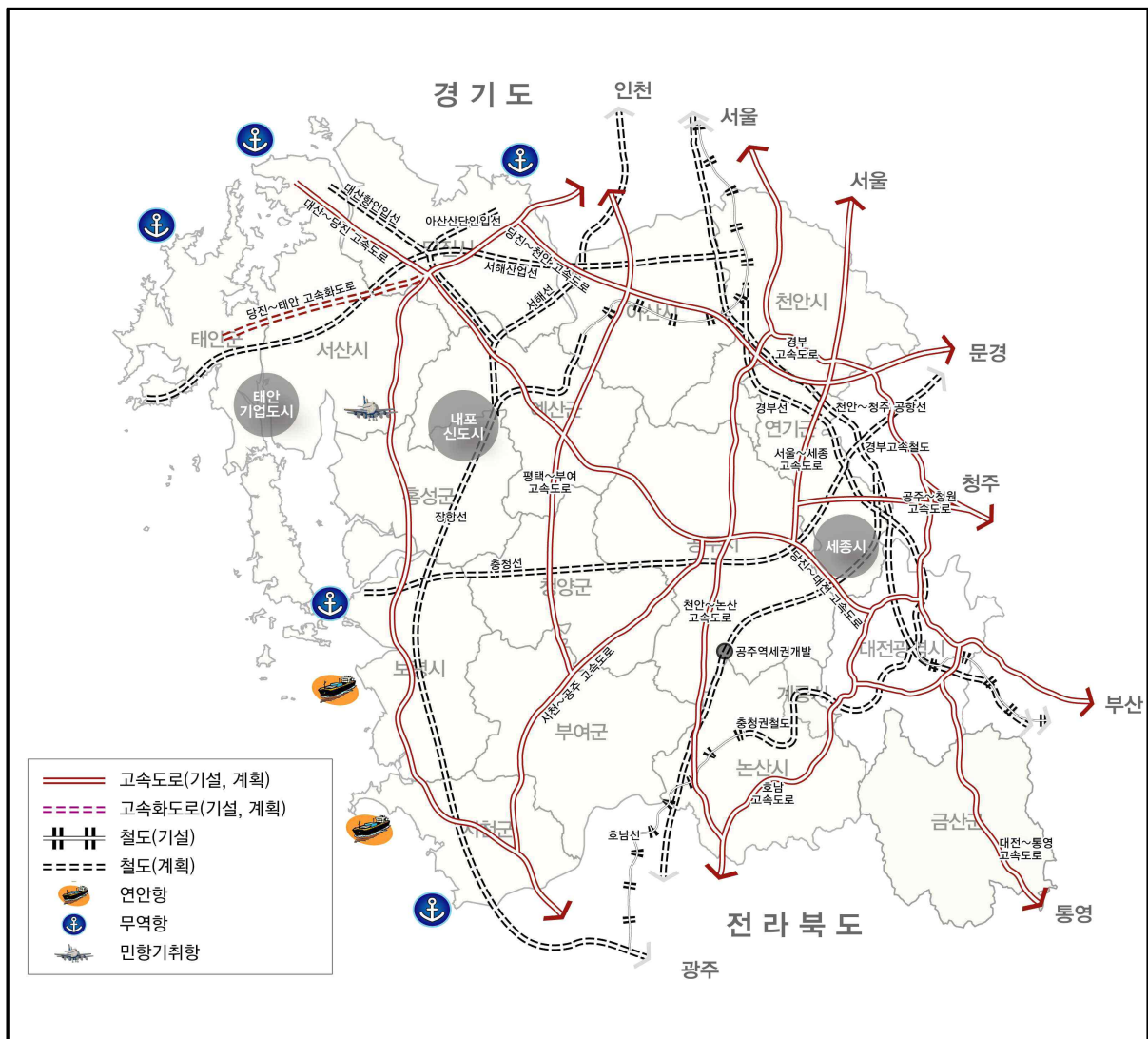
〈그림 2-28〉 향만공항 개발 계획도

- 근거리 항공수요에 대비한 관광·레저용 헬기장 및 경비행장 신설 추진
 - － 태안, 공주, 보령, 아산, 논산, 천안 등에 경비행장을 건설하고, 이를 활용한 항공레포츠를 활성화함으로써 관광산업의 다각화를 지원

(5) 신교통수단 및 대중교통지향적 개발로 친환경 교통체계 실현

- 도시환경의 쾌적성을 확보하는 신교통수단의 도입
 - － 세종시, 대전광역시, 천안시와 주변지역(공주, 연기, 계룡, 금산 등)간증가하는 교통량을 담당하는 친환경적인 신교통시스템을 도입
- 대중교통지향적 개발(TOD) 및 지역 특성에 적합한 교통체계 정비
 - － 원활한 교통소통을 위해 시·군별로 대중교통계획을 수립하여 지역의 특성과 여건에 적합한 대중교통체계를 구축하고, 지역의 주요도로와 주차장 등에 대한 정보를 실시간으로 제공하는 지능형교통체계를 도입

- 기존 교통시설의 효율적 이용 및 교통안전 확보를 위한 지능형교통체계 (ITS) 구축 및 친환경 에너지 활용
 - 보행자를 위한 신호체계 및 도로시설을 확충·정비하여 교통사고를 예방함. 특히, 어린이보호구역, 노인 및 장애인 통행의 편리성 제고 등 사회적 약자를 우선하는 교통체계를 확립
 - 공해를 최소화하는 연료 및 BIO연료(식물에서 추출한 기름 등)를 개발하고, 이를 활용한 교통수단으로 전환하여 지역의 쾌적성을 유지
- 농어촌지역의 교통서비스 증진을 위한 대중교통수단 정비 및 확충
 - 정보통신기술을 활용하여 농어촌교통수요를 원활히 수용하고, 배차시간·노선을 유연화한 버스운송시스템을 도입하며, 다양한 보조교통수단을 장려



〈그림 2-29〉 교통체계 종합계획도



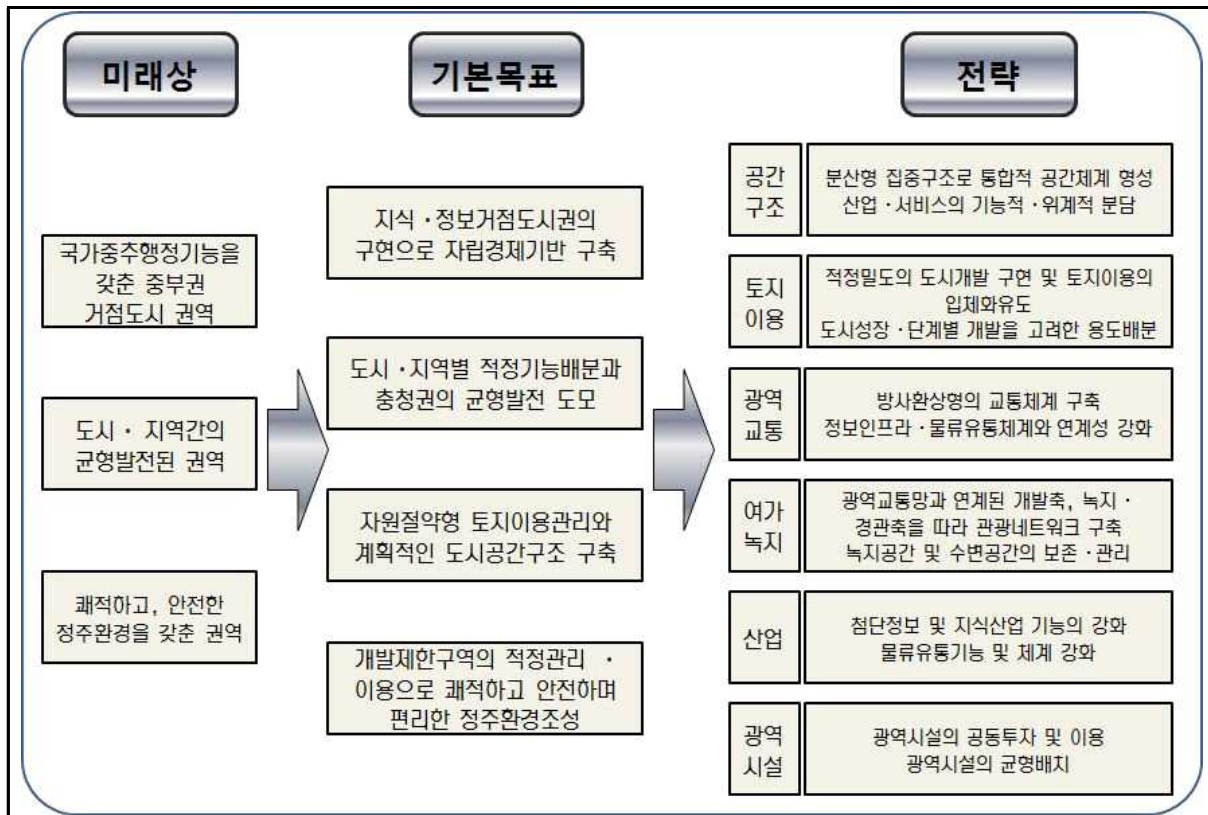
〈표 2-43〉 교통부문 세부 추진시책 및 개발사업

구분		사업내용
도로	고속도로	평택~부여고속도로(40km)
		안성~연기(세종시)간 고속도로(8km)
		서해안고속도로 6차로확장(66km)
		당진~천안간고속도로(태안연장 추가 검토)(103km)
		당진~대전간고속도로(대산연장)(24km)
		보령~공주간고속도로(45km)
		공주~청원간고속도로(21km)
	일반국도	12개 노선 확 · 포장
	지방도	26개 노선 확 · 포장
	국가지원지방도	4개 노선 확 · 포장
	광역도로	4개 노선 확 · 포장
철도	고속철도	호남고속철도(55.8km)
	일반철도	천안~청주공항선(22km)
		충청선(보령~조치원)(89km)
		서해산업선(안흥~천안)(78km)
		서해선(화성(송산)~홍성)(43km)
		아산산단 인입철도(합덕~아산산단)(32.6km)
		대산항 인입철도(당진~대산항)(18.5km)
	전철	수도권전철 연장(아산~내포, 천안~청주공항)
		금강관광경전철(세종~서천간, 105km)
		공주역~공주간경전철(11km)
		기타경전철(금산~대전, 논산계룡~대전, 세종~조치원)
항만	무역항	평택·당진항(79선석), 대산항(44선석)
		보령신항(7선석), 장항항(2선석), 태안항(3선석)
	연안항	대전항, 비인항
	어 항	국가어항 정비(남당항, 삼길포항, 홍원항, 안흥항)
		지방어항 정비(29개 항)
공항	공 항	서산비행장(민항기 취항)
	경비행장	경비행장 6개소(천안, 공주, 보령, 아산, 논산, 태안) · 수상비행장(서산)

나. 2020년 대전권 광역도시계획 변경

1) 계획의 미래상 및 목표

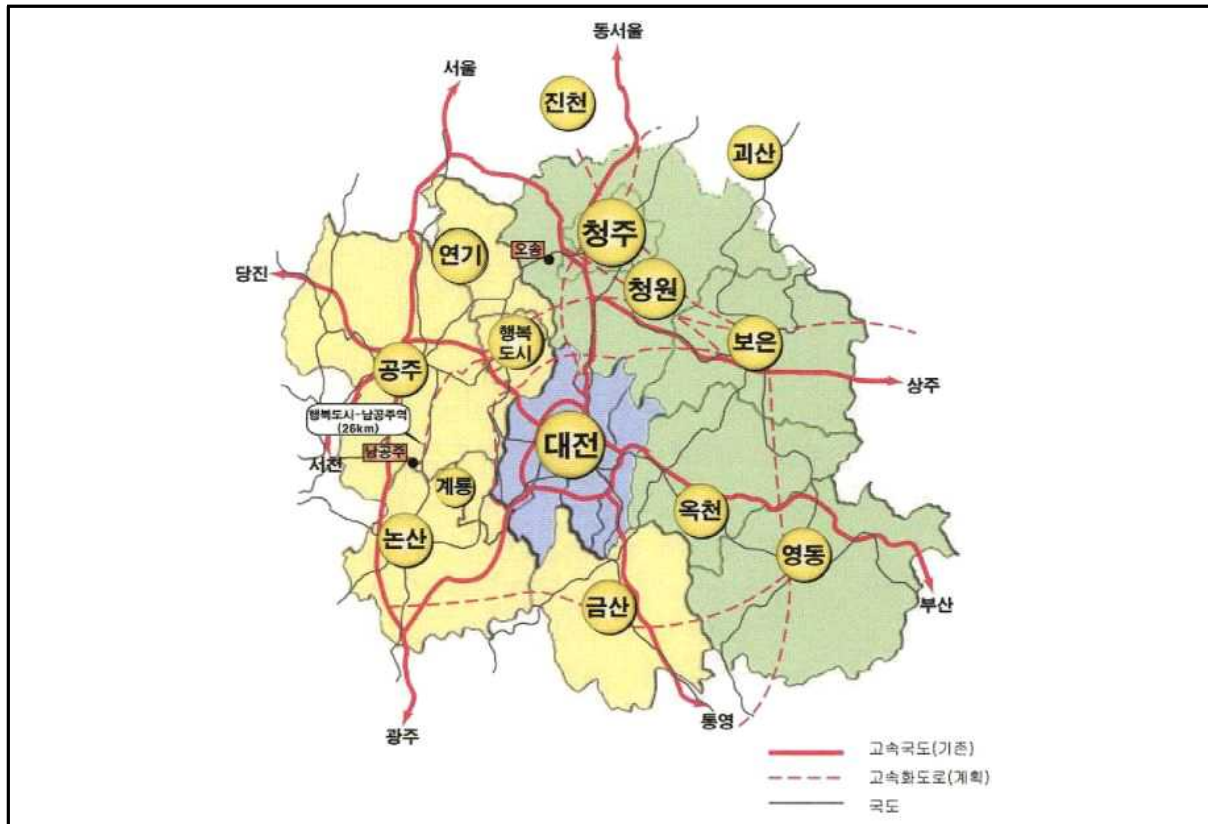
- 대전권 광역도시계획의 미래상은 자립경제기반을 갖춘 중부권 거점도시, 권역도시지역간의 균형 발전된 권역, 쾌적하고 안전한 정주환경을 갖춘 권역의 3가지 미래상을 제시함
- 계획의 목표는 첨단과학의 지식·정보거점도시권의 구현으로 자립경제기반 구축, 도시·지역별 적정 기능배분과 충청권의 균형발전 도모, 자원절약형 토지이용관리와 공간구조 구축, 개발제한구역의 적정관리·이용으로 쾌적하고 안전하고 편리한 정주환경 조성의 4가지 목표를 제시함



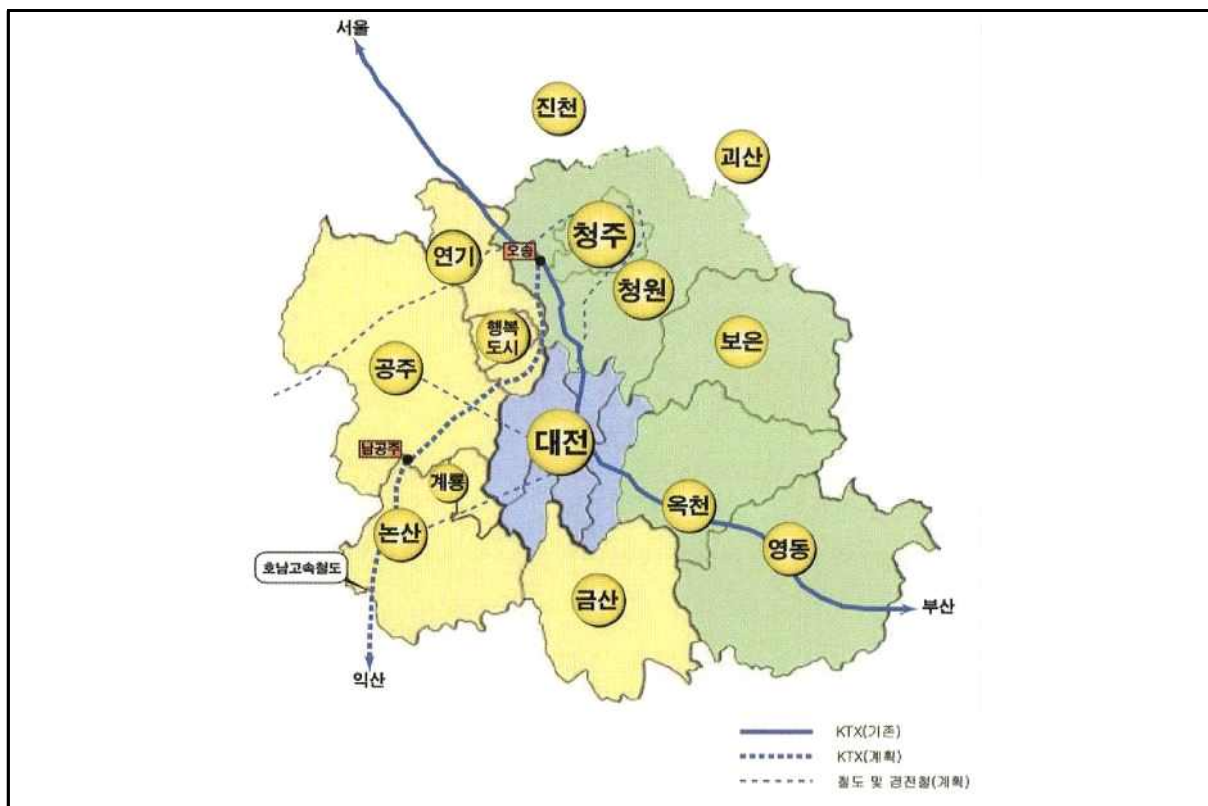
〈그림 2-30〉 대전권 광역도시계획의 기본목표와 전략

2) 광역교통 전략 및 실천계획

- 전국차원의 교통중심지 및 관문기능 강화, 권역내 동서 및 순환연계 도로망체계 구축, 지역간 광역철도 보강, 대중교통시설의 확충 및 이용자 중심의 종합환승체계 구축, 대전권 종합화물수송체계 구축, 토지이용계획과 교통계획간의 정합성 유지 강화, 지역여건에 맞는 녹색 교통체계 구축, 종합적인 광역교통행정체계의 구축 등이 있음



〈그림 2-31〉 광역교통망의 교통체계(도로 구상도)



〈그림 2-32〉 광역교통망의 교통체계(철도 구상도)

다. 행정중심복합도시 광역도시계획

1) 개요

(1) 계획의 배경

- 정부는 국토의 균형발전을 선도하고 국가경쟁력 강화와 지역 간 상생발전을 위해 행정중심복합도시 건설 사업을 추진
- 국토균형발전을 선도할 수 있는 거점을 충청권에 구축하기 위하여 행정도시 및 인근지역에 대해 광역적 도시계획 필요

(2) 계획의 위상

- 행정도시 광역도시계획은 국토의 계획 및 이용에 관한 법률에 의한 광역도시계획과는 달리 특별법에 의해 수립되는 법정계획
- 행정도시 광역도시계획은 대전권·청주권 광역도시계획 및 시·군 도시기본계획 등에 우선하되 국토종합계획 및 군사계획에는 우선하지 않음

(3) 계획의 성격

- 광역도시계획은 물리적·청사진적 계획인 종전의 광역개발계획이나 도시기본계획과는 달리 전략계획, 정책계획, 지침계획의 성격을 지님

(4) 계획의 수립범위

- 공간적 범위 : 행정도시 광역계획권
 - 대전광역시 전역, 충청남도 연기군, 공주시, 계룡시 전역, 천안시 일부, 충청북도 청주시, 청원군, 진천군, 증평군 전역
 - 전체면적은 3,597km²이며 대전광역시 540km², 충청남도 1,601km², 충청북도 1,456km²로 구성
- 시간적 범위
 - 2005년을 기준년도로 설정하고 2030년 (행정도시 건설완료 시점)을 목표연도로 설정

2) 계획목표 및 계획지표

(1) 행정도시 광역계획권의 미래상

- 국제 수준의 문화 창달과 국제교류 기능 등을 담당하는 21세기 동북아의 핵심도시권
- 국가균형발전을 선도·촉진하는 중추행정기능의 새로운 중심자
- 중심도시 간 첨단산업·연구개발·교육의 지역혁신체계가 구축되어 도시혁신의 선도거점



(2) 계획의 목표

- 국가중추행정 및 자족기능을 갖춘 거점권역 형성
- 21세기 문화 및 첨단산업의 혁신도시네트워크 구현
- 환경친화적 정주기반 조성과 난개발·연담화 방지

(3) 인구조표

〈표 2-44〉 광역계획권 인구조표

(단위 : 천인)

구 분	하한인구	상한인구	비 고
계	3,700	4,000	
대전광역시	1,750	1,850	
충청북도	1,070	1,220	광역계획권 해당지역
충청남도	380	430	광역계획권 해당지역
행정도시	500	500	

주 : 시도, 시군별 도시기본계획 및 관리계획 수립 시에는 지역별 여건을 고려하여 지역별 상·하한인구조표의 10%범위 내에서 가감하여 운용할수 있음

3) 공간구조 구상

(1) 중심도시 및 거점지역을 연계하는 도시네트워크의 형성

- 광역계획권 내 주요 중심도시로는 인구 50만인 이상의 대전광역시·청주시 등이 있으며, 이회에 연기군, 공주시, 계룡시, 진천군, 증평군 등의 지역 중심도시가 산재
- 광역계획권 내 주요 중심도시를 포괄하는 도시네트워크 안에서 서로 동등한 위상으로 각 지역의 발전과 전체 광역계획권의 동반 성장 추구
- 지역 간 기능을 효율적으로 연계·활용하여 경쟁력 있는 거점도시권으로 성장할 수 있는 토대 마련

(2) 산업구조 및 경제기반 개편을 위한 혁신 거점 육성

- 21세기 지식기반사회로의 변화에 부응한 고부가가치산업 위주의 첨단산업단지 조성 등 산업구조 및 경제기반 개편
- 첨단산업단지, 과학연구단지, 대학의 연계를 통한 산·학·연 협력 체계를 구축하여 신기술 개발 청 신산업 혁신의 거점화와 경쟁력 있는 산업생산 기반 마련

(3) 광역교통 연계망의 합리적 구축

- 행정도시·대전광역시·청주시 간의 중심축과 간선도로, 철도, 신교통수단 등 연계교통망 체계 구축
- 청주국제공항·고속철도역과 행정도시의 연계도로망 확충 및 동서지역을 연결하는 교통네트워크 구축

(4) 광역계획권 도시 네트워크의 계획적 성장관리체계 구축

- 광역계획권 내 주요도시 간 적정 인구 및 기능 배분으로 지역 간 균형발전 유도
- 행정도시의 기능과 역할을 보완하는 교육·문화·관광·의료·위락 등 다양한 배후 지원 기능 강화

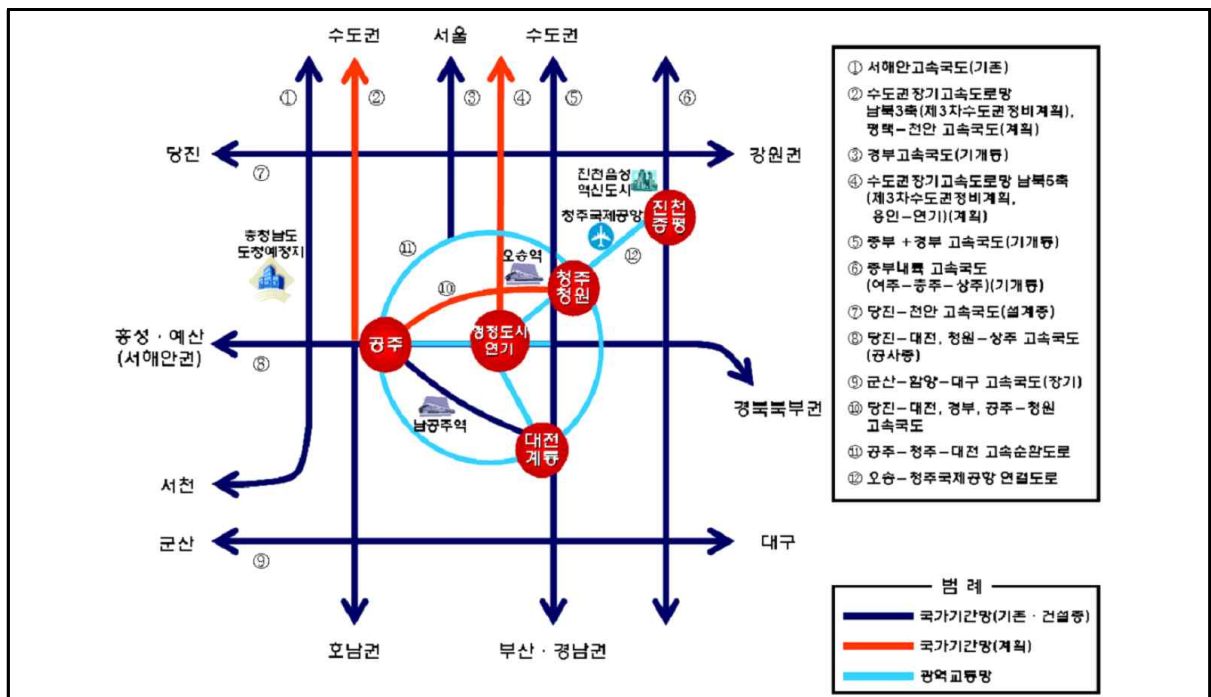
4) 부문별 계획

(1) 토지이용계획

- 연담화 우려 및 난개발지역의 계획적·환경 친화적 토지이용체계 구축
- 권역 내 시가지 정비와 농촌지역의 주거환경 개선을 위한 관리방안 수립

(2) 광역교통계획

- 전국 어디서나 접근이 용이하도록 고속순환교통체계 형성
- 행정도시 관문을 연결하는 간선교통체계 구축
- 행정도시와 거점도시 간 효율적인 교통 네트워크 구축



〈그림 2-33〉 교통축의 설정



(3) 녹지관리계획

- 전국 생태 축 및 행정도시 생태네트워크를 연계한 녹지관리체계 구축
- 수도권과의 연담화 방지를 위한 녹지 공간 확보와 보존녹지 관리
- 산·하천을 연계한 지역통합 생태네트워크 구축

(4) 경관계획

- 지역 경관특성을 살리는 구릉지와 오픈스페이스 적극 보호
- 랜드마크적 조망 및 주요 경관 축을 활용한 도시경관 수준 향상
- 역사경관 보전 등 역사자원의 적극적 활용 및 주변과의 연계 개발
- 경관자원을 체계화하고 지역 경관특성을 반영한 경관계획 수립

(5) 환경보전계획

- 토지이용 및 교통계획이 연계된 광역적 대기관리체계의 구축
- 수질 및 하천관리 강화, 소각시설 확충 및 광역적 폐기물관리체계 구축
- 자원 및 에너지순환을 통한 순환형 체계 구축

(6) 광역시설계획

- 기존 상수도를 최대한 활용 및 취약 지역의 시설 조기 확충
- 단계별 하수용량확충계획 수립, 폐기물, 처리시설, 쓰레기 매립장 등 조기건설 및 광역적 이용
- 종합물류수송체계 구축 및 광역계획권내 적정규모의 유통단지 배치

(7) 문화 및 여가계획

- 광역문화자원을 활용한 국제관광거점 육성 추진
- 광역적 문화·여가 및 관광시설 네트워크를 구축하여 전국적 문화·여가·관광체계와 연계
- 지축을 여가활동의 배후지로 활용하고 자연자원과 인공자원을 적절히 배분하는 문화·여가계획 수립

(8) 방재계획

- 도시건설계획 및 방재계획을 연계하여 종합방재계획 수립
- 하천과 연계한 녹지체계 구축 및 도시 내 오픈스페이스를 재해발생시 방재거점 및 대피공간으로 활용하고
- 신속한 주민 대피체계 구축
- 주요하천정비기본계획 수립, 기반시설 및 건축물 설계기준 강화 등 주요시설의 방재계획 강화

(9) 행정도시 주변계획

- 예정지역-주변지역-광역계획권으로 연결되는 유기적 도시계획 마련
- 무분별한 시가지 확산과 난개발 방지를 위한 계획적 관리방안 마련
- 지역주민의 편익증진을 위해 도시기반시설을 체계적으로 정비하고 도시기능의 적절한 배분을 통한 주변지역과의 균형발전 도모

5) 계획의 절차 및 발전방향

- 국토교통부장관은 인접한 광역시·시 또는 군의 전부 또는 일부를 관계 시·도시자의 의견 및 추진위 심의를 거쳐 광역계획권을 지정할 수 있음
 - － 국토교통부장관은 지정된 광역계획권에 대하여 추진위 심의를 거쳐 행정중심복합도시·광역도시계획을 수립하여야 함
- 광역도시계획(안) 마련 → 공청회 → 관계 지자체장 의견 청취 → 추진위원회 심의 → 관보 고시 → 관계 중앙행정기관의 장, 광역시장 또는 도지사에게 관계 서류 송부 → 30일 이상 열람
 - － 해당 광역권에 속하는 특별시·광역시·시 또는 군의 지역을 주된 보급지역으로 하는 일간신문에 공청회 개최예정일 14일 전까지 공청회의 개최목적, 공청회의 개최예정일시 및 장소, 수립 또는 변경하고자 하는 광역도시계획의 개요를 1회 이상 공고하여야 함
- 광역계획을 변경하는 경우도 위의 절차를 거쳐야 하나, 경미한 사항은 공청회부터 추진위원회 심의까지의 절차 생략 가능
 - － 광역계획권 면적의 10퍼센트 범위 안에서 변경하는 경우, 광역계획권 계획인구의 20퍼센트 범위 안에서 변경하는 경우



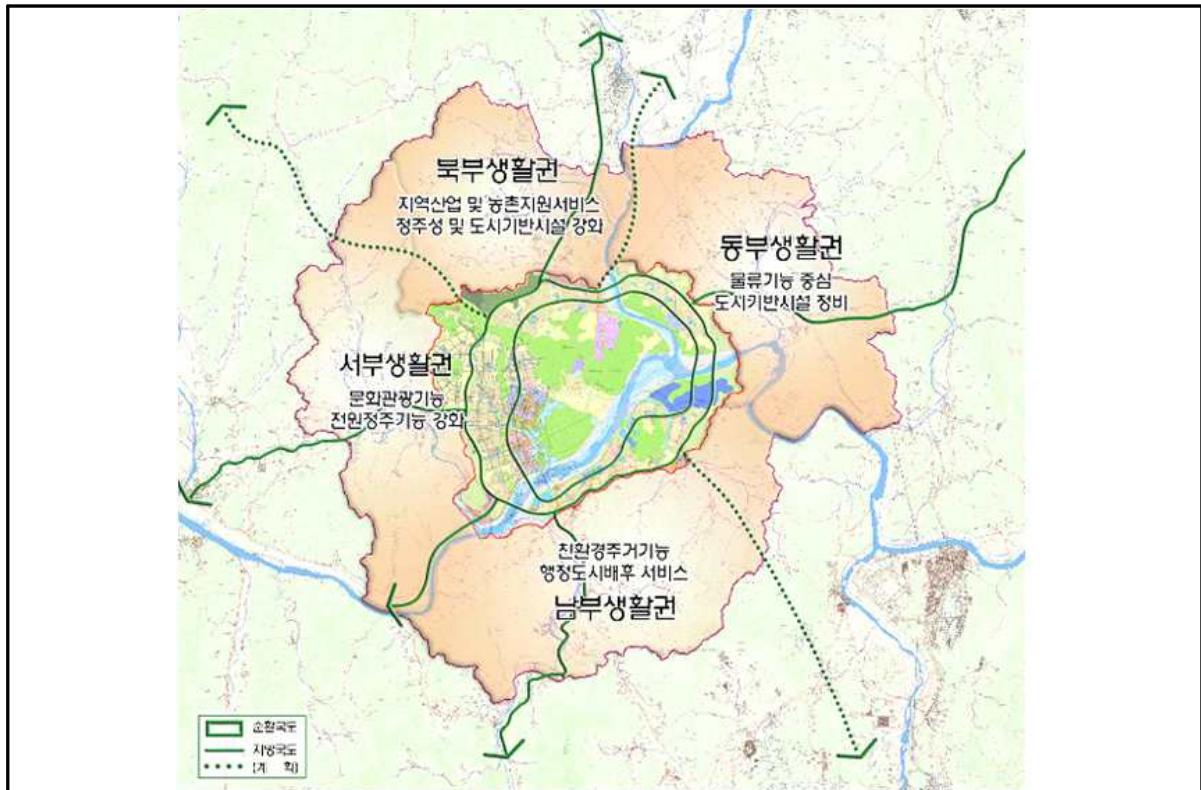
〈표 2-45〉 인구 현황 및 성장률

(단위 : 천명, %)

구분		인구		2005년 인구비율(%)	2005년 인구밀도(명/㎢)	연평균 성장률(95~05)
		1995년	2005년			
계		2,035.9	2,582.9	100.00	718.05	2.41
대전광역시		1,49.6	1,462.5	56.62	2,710.46	3.37
청주시		520.0	633.9	24.54	4,131.99	2.00
청원군		117.8	121.3	4.70	148.94	0.29
진천군		57.0	62.1	2.41	153.04	0.87
증평군		33.3	30.8	1.19	376.91	0.76
공주시		138.2	130.6	5.06	138.82	0.56
연기군		80.9	85.4	3.31	236.19	0.54
계룡시		15.7	34.5	1.33	567.56	8.20
천안시(5면)		23.4	21.8	0.84	91.16	0.71
천안시	동면	3.5	2.9	0.11	67.34	1.88
	병천면	6.0	6.8	0.26	121.09	1.28
	수신면	3.6	3.0	0.11	114.48	1.78
	성남면	5.2	4.4	0.17	134.49	1.54
	광덕면	5.1	4.7	0.18	57.80	0.98

(1) 주변지역 생활권 구상

- 동부생활권은 물류기능 중심·도시기반시설 정비를, 서부생활권은 문화관광기능·전원정주기능을, 남부 생활권은 친환경 거주기능·행정도시배후서비스를 북부생활권은 지역산업 및 농촌지원서비스·정주성 및 도시기반시설강화를 중심으로 계획하고 있음.



〈그림 2-34〉 주변지역 생활권 구상

(2) 생활권별 기능 배분 및 발전방향

〈표 2-46〉 생활권별 기능 및 발전방향

구분	기능 및 발전 방향
동부 생활권	중부권내륙화물기지를 중심으로 물류유통 기능 수행을 위한 도시기반시설 정비 정주생활권 기능과 주변지역에 대한 서비스 지원기능 강화
서부 생활권	도시기반시설 및 생활편익시설 확충·정비하여 정주생활권 기능을 강화하고 주변 농촌지역에 대한 서비스 지원 기능 강화 편리한 교통접근성과 수려한 자연환경을 활용하여 친환경적 문화, 관광기능 강화
남부 생활권	공주시의 반포면과 연기군의 금남면 소재지의 도시기반시설과 생활편익시설을 확충·정비하여 정주생활권 기능 강화 행정도시의 배후 전원주거 수요를 수용할 수 있는 친환경적 주거 기능 강화
북부 생활권	조치원공업단지를 중심으로 도시기반시설 및 생활편익시설의 확충·정비하여 생활권 중심성 강화 연기리 일대는 기반시설의 정비확충을 통해 주변 농촌 지원 및 관광지원 기능 강화



라. 2030 세종 도시기본계획

1) 계획의 미래상 및 추진전략

- 2030 세종 도시기본계획의 목표는 ‘도시발전 패러다임 변화’에 따른 지역별 특화전략 발전방안 마련, 상생발전 체계 구축, 자족성 확보, 자연환경보전과 친환경적 관리체계 구축과 ‘국가정책 변화’에 따른 첨단과학기술 및 산업중심도시, 글로벌 경쟁력 강화, 중추행정기능의 새로운 중심지를 반영하여 중추행정중심, 지속가능한 도시성장, 첨단산업도시, 녹색도시, 상생·균형발전의 핵심정책을 바탕으로 다음과 같은 미래상과 추진전략을 제시함

〈표 2-47〉 2030 세종 도시기본계획 미래상 및 추진전략

슬로건	미래상	추진전략
어울림과 창조의 일류도시 “세종”	국가 중추행정기능을 수행하는 “행정도시”	<ul style="list-style-type: none"> ○ 중앙행정기관 이전에 따른 행정중심기능 수행 ○ 문화·국제교류, 연구개발 교육, 첨단산업, 의료복지기능 담당 ○ 행정지원 등 기능보완 및 분담체계 확립
	지역 세대 계층 간 조화로운 “상생도시”	<ul style="list-style-type: none"> ○ 생활권간 연계 및 교류 강화 ○ 읍면지역과 건설지역의 유기적 연계방안 마련 ○ 도·농 통합형 도시로 교통인프라 및 기반시설 확충
	역사·문화·사람·과학이 소통하는 “교류도시”	<ul style="list-style-type: none"> ○ 국제교류거점 조성 ○ 전통문화 및 체험형 관광휴양지 조성 ○ 지역의 특성을 고려한 문화 공간·프로그램 제공 ○ 첨단과학기술 및 신성장 동력산업을 통한 글로벌경쟁력 강화
	경제·산업이 역동하는 “자족도시”	<ul style="list-style-type: none"> ○ 지역특화사업 육성 및 산·학·연 클러스터링 구축 ○ 첨단R&D 연구단지 및 물류단지 조성 ○ 신성장(첨단산업) 기반 마련
	자연이 더불어 숨쉬는 “친환경 도시”	<ul style="list-style-type: none"> ○ 자연친화형 전원주택단지 조성 ○ 친환경에너지 효율의 극대화를 실현 ○ 도시·생태·환경의 생태네트워크 구축

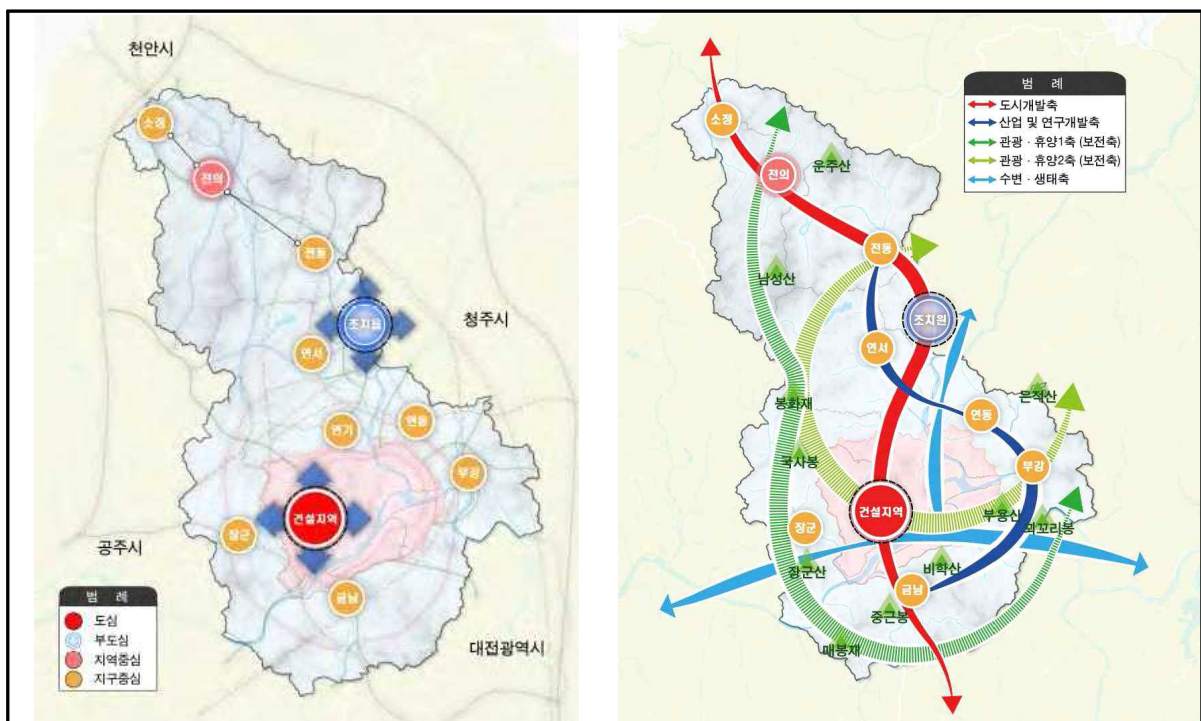
2) 도시공간구조 설정

- 세종특별자치시는 세종특별자치시 출범에 따른 공간구조를 재정립하고 도시공간구조의 위계와 권역별 지역중심지 개발로 지역 간 균형발전 유도과 도시개발촉, 도시관리촉 및 환경보전촉의 구분설정으로 합리적인 토지이용유도를 위해 도시공간구조를 설정함

〈표 2-48〉 세종특별자치시 도시공간구조 설정

슬로건	추진전략
도심	○ 세종특별자치시의 상징적 의미
부도심	○ 도심기능 분담 및 균형발전 도모 ○ 대생활권의 중심기능 (도심의 중심기능을 일부 분담, 연접한 하위지역의 중심지 역할을 수행)
지역중심	○ 부도심 기능 분담 ○ 중생활권의 중심기능
지구중심	○ 기초생활권

- 세종특별자치시의 중심체계는 1도심 1부도심 1지역중심 8지구중심 체계이며, 건설지역 1체계를 통한 세종특별자치시의 도시이미지를 극대화하고 기존 원도심이라 할 수 있는 조치원을 활성화를 통한 북부지역의 도심기능을 지원하고 읍면지역은 각각의 지역·지구중심의 생활권을 형성함



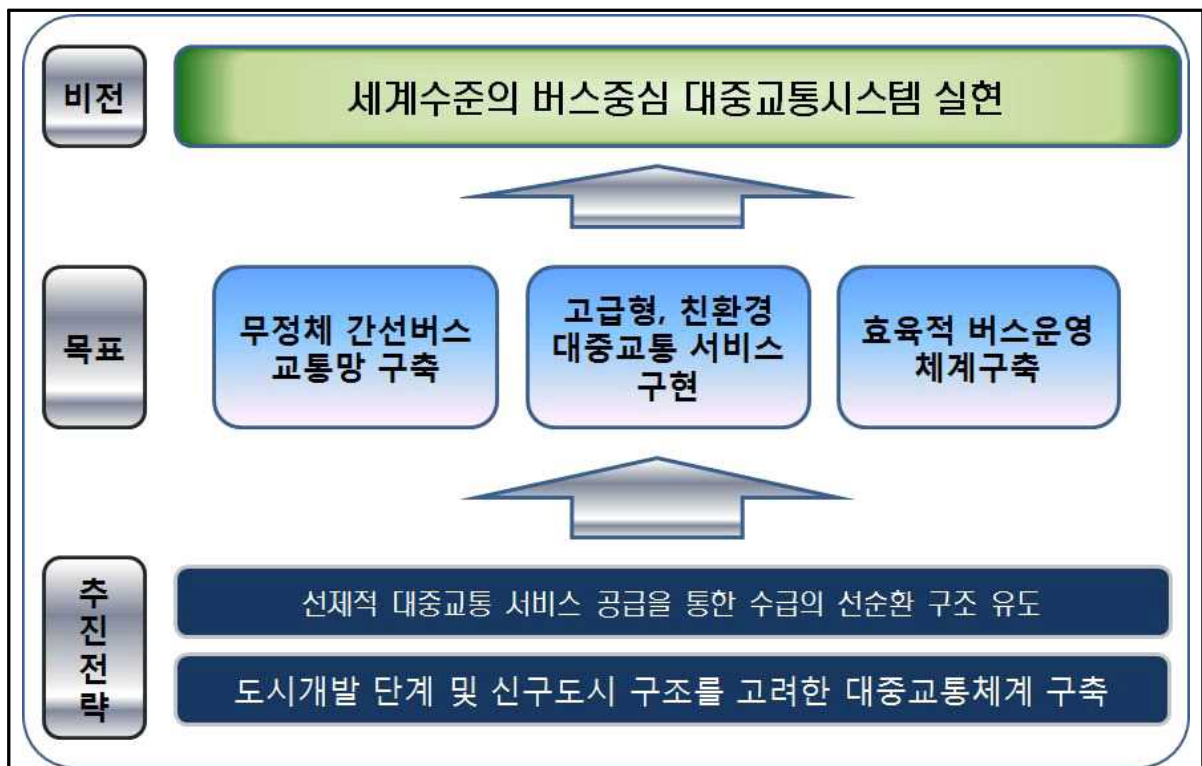
〈그림 2-35〉 주변지역 생활권 구상



마. 세종특별자치시 광역권 지방대중교통기본계획

1) 대중교통계획의 비전 및 목표

- 2012년 7월 세종시의 출범과 함께 행정중심복합도시의 개발과 주요 공공기관의 이전에 따라 도시공간구조와 교통체계 급격한 변화가 예상되며 2030년까지 계획 인구 50만의 자족도시를 목표로 개발 사업이 진행되고 있음
- 특히 대중교통중심도시라는 기치 아래 환상형 대중교통중심도로(23km)를 따라 첨단 BRT를 운행하여 도시 내 전지역을 20분 내외에 이동 가능하도록 계획하고, 이를 통해 자전거 등 녹색교통을 포함한 대중교통 수송분담률을 70% 이상이 되는 것을 목표로 함
- 위와 같은 목표 달성을 위해 자전거도로 및 산책로를 이용하여 도시 전역을 이동할 수 있는 녹색교통망 조성하고 교통약자를 위한 무장애가로망을 구축하며 주택가 등은 교통정온화기법을 통해 쾌적한 교통환경 조성을 계획하고 있음
- 따라서 본 과업에서는 상위계획의 대중교통 정책목표에 부합되고, 세종시의 특성에 맞도록 「세계수준의 버스중심 대중교통시스템 실현」이라는 비전 아래 목표를 설정함



〈그림 2-36〉 세종시 대중교통계획의 비전 및 목표

2) 통행량 예측결과

- 세종시 목적통행량과 수단통행량은 2030년 각각 1,134,340통행, 1,089,618통행으로 예측 되었으며, 연평균 5.4%의 증가율을 나타냄
- 2030년 인구1인당 목적통행량은 1.88 통행/인이며, 인구1인당 수단통행량은 1.95통행/인으로 나타남

〈표 2-49〉 세종특별자치시 도시공간구조 설정

(단위 : 명, 통행, 통행/인, %)

구분	2015년	2020년	2025년	2030년	연평균 증가율(%)
인 구(명)	237,361	383,828	482,239	580,479	6.1%
목적통행량(통행)	493,637	756,423	926,137	1,089,618	5.4%
인구1인당 목적통행(통행/인)	2.08	1.97	1.92	1.88	
수단통행량(통행)	511,822	785,507	963,118	1,134,340	5.4%
인구1인당 수단통행(통행/인)	2.16	2.05	2.00	1.95	—
수단통행/목적통행	1.04	1.04	1.04	1.04	—

- 세종시 총 수단통행량은 2015년 511,822통행에서 2030년 1,134,340통행으로 증가하였으며, 승용차의 통행량이 가장 많은 것으로 나타남
- 택시의 수단통행량은 2015년 20,790통행에서 2030년 48,428통행으로 증가하였음

〈표 2-50〉 수단 통행수요 예측결과

(단위 : 통행,%)

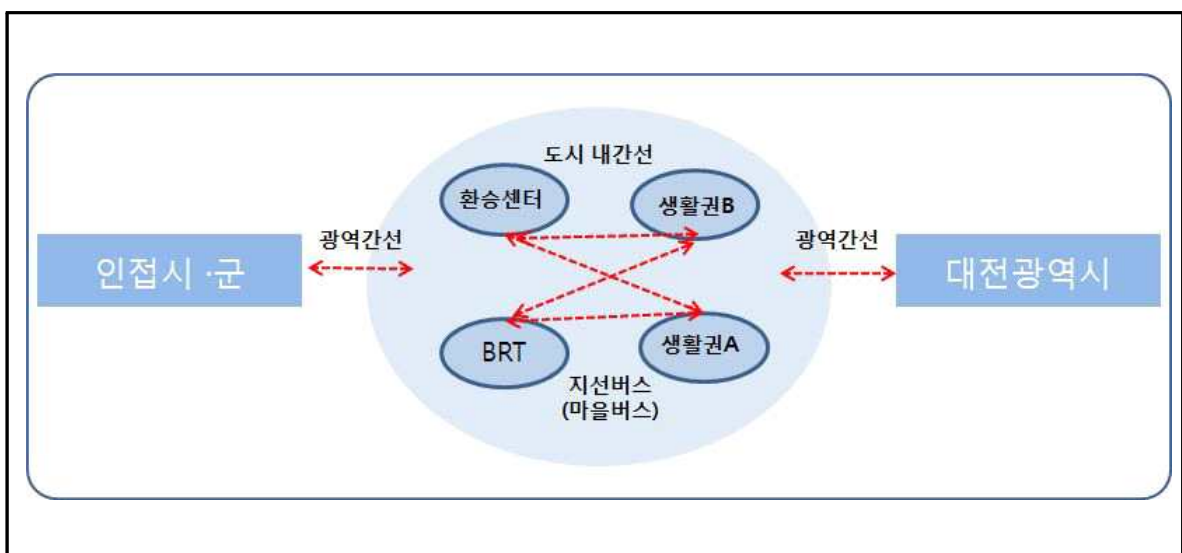
년도	승용차	버스	택시	철도	기타	합계
2015년	216,095	148,414	20,790	25,248	101,275	511,822
	42.20%	29.00%	4.10%	4.90%	19.80%	100.00%
2020년	321,657	233,040	32,727	36,939	161,144	785,507
	40.90%	29.70%	4.20%	4.70%	20.50%	100.00%
2025년	389,968	288,136	40,717	43,243	201,055	963,118
	40.50%	29.90%	4.20%	4.50%	20.90%	100.00%
2030년	455,487	341,247	48,428	49,572	239,607	1,134,340
	40.20%	30.10%	4.30%	4.40%	21.10%	100.00%



3) 대중교통 노선체계 개편방안 및 BRT 간선교통체계구축

(1) 시내버스 노선의 개편방향 및 전략

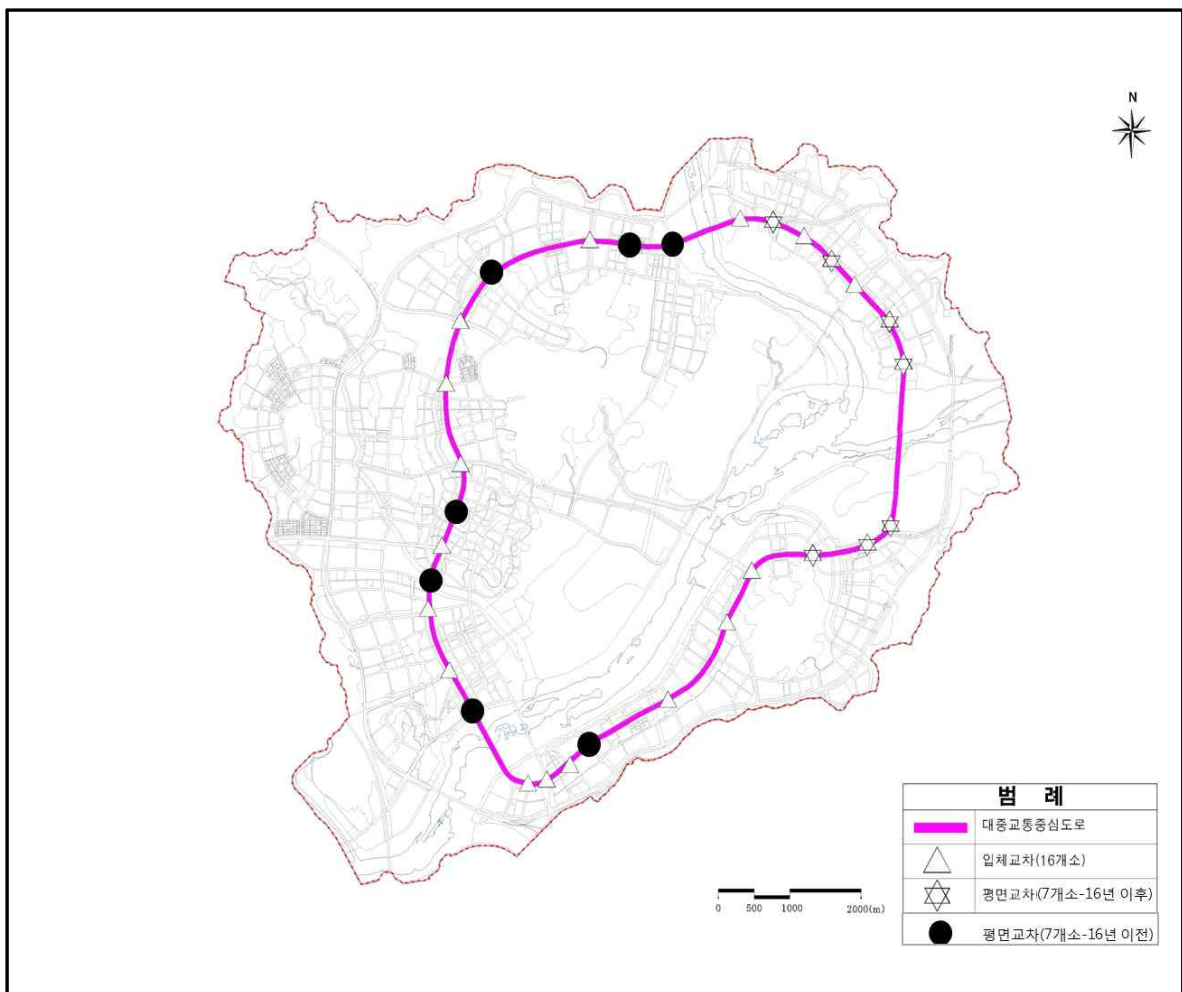
- 개편방향은 지역 간 접근성 향상 및 연계성 확보를 위해 간·지선 기반의 노선체계를 구축하여 지역 간 접근성을 제고하고 무료환승제 도입으로 간·지선 노선 간의 환승 시에 요금 부담을 완화하여 대중교통 이용부담금을 완화하는 것임
- 간선버스의 개편 전략은 조치원, 세종정부청사, 전의면, 부강면, 금남면, 공주, 신탄진 등의 환승정류장을 중심으로 간선 축에 간선망을 구축하고 주요거점 간 빠른 접근으로 지역 간 연계성을 강화하고 간선구간의 운행횟수 증대와 정시성 확보를 통해 서비스 수준을 향상시키는 것임
- 지선버스의 개편 전략은 간선축 및 환승정류장으로의 접근성 강화를 목표로 구축하며 환승정류장에서의 지·간선노선 운영계획 조정으로 환승시간 단축과 이를 통한 전체 통행시간 감소 및 환승 저항을 완화시키는 것임
- 생활권·통학권 단위의 직결 노선 형성의 개편전략은 간·지선체계를 원칙으로 하나 동일생활권으로 볼 수 있는 연동, 연서, 조치원을 등은 직결노선을 허용하며, 통근·통학 등으로 인해 특정시간에 수요가 집중되는 경우 출퇴근 시간에 한해 직결노선을 두는 것임
- 이러한 시내버스 노선체계 개편 효과로는 시내버스 운행횟수 증가, 시내버스의 최적도 노선을 나타내는 굴곡도 감소, 노선의 중복도 감소와 시내버스 이용자 증가가 있음



〈그림 2-37〉 세종시 시내버스 노선체계 개념도

(2) BRT 간선체계 구축 방안

- 1순환축 + 5방사축(조치원, 유성, 대전역, 오송, 공주)의 전용차로망 구축
- 조치원 BRT의 경우 세종시 편입지역이 확대됨에 따라 기존 예정지역과 신규 편입 지역간의 동반발전, 균형발전이 주요사항으로 대두됨
 - 도시 내 균형발전을 위해서는 도시 내 거점지역의 육성과 이를 뒷받침 할 수 있는 교통 체계가 완비되어야 하나 주요 교통계획은 세종시 관할구역 확정 이전에 수립되어 조치원 역 등 일부 주요 교통거점에 대한 고려가 미흡하여 BRT 확충방안에 대한 검토가 필요함
- 공주 BRT의 경우 세종시를 중심으로 서쪽에 위치한 공주권역과 연계성이 떨어지며 남공주역까지의 BRT 노선에 대한 검토가 필요함
- 신호교차로에서의 지체는 전체 지체시간의 상당부분을 차지하므로 이에 대한 방안으로 BRT가 운영될 교차로 우선신호 도입이 필요하며 이에 따른 효과는 차량 도착 간격의 균밀성 및 정시성 향상과 BRT 서비스의 고속성과 정시성 제고임



〈그림 2-38〉 대중교통중심도로(BRT 순환축) 교차로 계획



바. 세종특별자치시 지능형교통체계(ITS) 기본계획(2014.11)

1) 비전 및 목표

- 세종시 도시건설 목표와 위상, 도시기능에 부합하는 ITS 기본계획의 목표에 제시된 바와 같이 무조건적, 시대적 트렌드를 추종하거나 앞서가기 위해 무리한 계획을 수립하는 것을 지양하고, 시민들이 공감하고 도시의 자량이 될 수 있는 손에 잡히는 계획을 수립하도록 해야 함
- 이에, 다음과 같은 구체적 비전을 실현하는 세종시 ITS가 되는 것을 목표로 함
 - 첫째, 안전하고 효율적인 이동성을 보장하는 도시
 - 둘째, 수단 간 문턱이 없는 편리한 대중교통 도시
 - 셋째, 혼잡, 사고, 재난에 선제적 대응하는 도시
 - 넷째, 교통 빅데이터를 분석·활용하는 창조교통 도시

2) 과업의 범위

- 세종시 ITS 기본계획의 기준년도는 2014년이며, 기본계획의 목표연도는 2024년으로 결정함

3) 세종시 ITS 시스템 구축목표

(1) 도시교통관리 시스템

- 목표 산정지표: 구축연장(km) / 교통관리대상도로연장(km)
- 선정근거: 교통정보수집·제공은 교통관리측면에서 중요도가 높은 인접지역 연결도로와 도시부 순환도로에 우선 구축하며, 단계별 구축을 통해 2024년까지 85% 수준 달성을 목표로함

〈표 2-51〉 도시교통관리시스템 구축목표

지표 설명	세부내용
교통관리대상 도로연장 (km)	<ul style="list-style-type: none"> • 교통관리대상도로연장 330km - 교통관리대상도로연장은 인접지역 연결도로 280km(7개노선)과 도시부 순환도로 50km(2개노선)를 포함함 - 인접지역 연결도로 7개노선(지방도 604호선, 지방도 691호선, 지방도 627호선, 지방도 693호선, 지방도 591호선, 지방도 507호선, 국지도 96호선), 도시부 순환도로 2개 노선(외곽순환도로, 대중교통중심도로) - 순환도로 미개통구간은 계획상의 도로기하구조를 참고하여 교통정보수집 장치는 km당 1개소, 교통정보제공장치는 주요 유출입지점으로 선정함
구축연장 (km)	<ul style="list-style-type: none"> • 구축연장 230km - 교통정보수집·제공장치가 설치되는 총연장은 인접지역 연결도로 180km, 도시부 순환도로 50km를 포함함 - 순환도로는 도시내부 교통량 관리 목적상 주요기능을 담당하고 있음에 따라 교통정보수집제공체계 100% 구축을 목표로함
구축내용	<ul style="list-style-type: none"> • 교통정보수집 : DSRC-RSE 140개소, 영상검지기 46개소, 레이더검지기 16개소 • 교통정보제공 : VMS 31개소

(2) 돌발상황관리시스템

- 목표 산정지표: 구축지점(개소) / 교통관리대상지점(개소)
- 선정근거: 돌발상황관리시스템은 주요교차로와 순환도로관리를 우선 추진하며, 단계별 구축을 통해 2024년까지 85% 수준 달성을 목표로함

〈표 2-52〉 돌발상황관리시스템 구축목표

지표 설명	세부내용
교통관리 대상지점 (개소)	<ul style="list-style-type: none"> • 교통관리대상지점 105개소 - 교통관리대상지점은 주요교차로 80개소와 순환도로 25개소를 포함함 - 주요교차로는 도시정비기본계획에서 선정한 47개소와 돌발상황 및 유고관리가 필요한 교차로 33개소를 추가로 선정한 80개소임- 순환도로 미개통구간은 계획상의 기하구조를 참고하여, 2km당 1개소 구축을 기준으로 25개소로 반영함
구축지점 (개소)	<ul style="list-style-type: none"> • 구축지점 90개소 - 구축지점은 주요교차로 70개소, 순환도로 20개소를 포함함 - 2024년 기준 구축목표 85% 달성을 위한 최소 구축물량임
구축내용	<ul style="list-style-type: none"> • CCTV 65개소 • 교차로감시카메라 5개소, 돌발상황관리시스템 20개소

**(3) 통합주차정보시스템**

- 목표 산정지표: 구축주차장(개소) / 대상주차장(개소)
- 선정근거: 노상/공영주차장은 소규모 주차장이 많아 현재 시스템 도입이 가능한 주차장을 대상으로 시스템을 도입하며, 2024년까지 구축규모는 전체 노상/공영주차장의 15% 수준임
- 도시부 주차관리의 주요기능을 담당하는 환승주차장 및 환승센터는 100% 도입을 목표로 함

〈표 2-53〉 통합주차정보시스템 구축목표

지표 설명	세부내용
대상주차장 (개소)	(노상/공영주차장) <ul style="list-style-type: none"> • 예정지역외 노상/공영주차장 28개소 – 예정지역은 행복청에서 주차장 건설시 주차정보시스템 도입계획 기수립하고 있음에 따라 대상지점에서 제외하였음 (환승주차장/환승센터) <ul style="list-style-type: none"> • 환승주차장 및 환승센터 7개소 – 세종시 환승주차장/환승센터는 총 8개소이나, 조치원읍에 건설되는 환승주차장은 구축계획이 2024년 이후로 본 계획에서 제외함
구축주차장 (개소)	(노상/공영주차장) <ul style="list-style-type: none"> • 노상/공영주차장 4개소 – 주차문제가 심각한 조치원읍의 주차장 중 시스템 도입이 가능한 4개소를 선정함 (환승주차장/환승센터) <ul style="list-style-type: none"> • 환승주차장/환승센터 7개소
구축내용	<ul style="list-style-type: none"> • 노상/공영주차장 4개소 • 환승주차장/환승센터 7개소

(4) 주의운전구간관리시스템

- 목표 산정지표: 구축지점(개소) / 기상관리지점(개소)
- 선정근거: 안개, 폭설 등 기상악화는 교통안전을 저해하는 요인이며, 대책마련이 시급한 현안임을 감안하여 2024년까지 100% 구축을 목표로 함

〈표 2-54〉 주의운전구간관리시스템 구축목표

지표 설명	세부내용
기상관리 지점(개소)	<ul style="list-style-type: none"> • 기상관리지점 16개소 – 안개발생의 근원인 금강 주변의 교량 12개소와 터널 4개소 – 교량 12개소 : 보름교, 학나래교, 한두리고, 미호교, 월산교, 금남교, 불티교, 금강1교(S-1 생활권과 공동청사 연결), 금강2교(세종지구공원인근), 금강3교(합강공원인근), 금강4교(용운사인근), 금강5교(금호2지구인근) – 터널 4개소 : 빗돌터널, 대곡터널, 부강터널, 수산터널
구축지점 (개소)	<ul style="list-style-type: none"> • 구축지점 12개소 – 교량 9개소, 터널 3개소 – 기구축 교량 및 터널 : 교량 3개소(보름교, 학나래교, 한두리고), 터널 1개소(빗돌터널)
구축내용	<ul style="list-style-type: none"> • RMS 12개소

(5) 위험운전예방 및 보행자보호시스템

- 목표 산정지표: 구축지점(개소) / 교통약자안전관리지점(개소)
- 선정근거: (예정지역) 스쿨존(유치원 및 초등학교 주변) 및 실버존(노인복지시설 인근)에 교통안전대책으로 C-ITS 교통약자Care서비스의 단계별 구축을 통해 2024년까지 100% 수준 달성을 목표함
- (예정지역외) 어린이 보호구역인 유치원 및 초등학교 주변에 교통안전대책으로 스쿨존통합관리시스템의 단계별 구축을 통해 2024년까지 45% 수준 달성을 목표함

〈표 2-55〉 위험운전예방 및 보행자보호시스템 구축목표

지표 설명	세부내용
교통약자 안전관리 지점(개소)	(예정지역) • 교통약자안전관리지점 24개소 – 스쿨존 20개소, 실버존 4개소를 포함함 – C-ITS 시범사업을 통해 세종시에 교통약자Care서비스가 도입되는 시기는 2016년으로 계획되어있어, 이후 2017년~2024년에 교통약자안전관리지점을 대상으로 단계적으로 구축함
	(예정지역외) • 교통약자안전관리지점 27개소 – 스쿨존 27개소(세종시 통계자료, 2013년 기준)
구축지점 (개소)	(예정지역) • 구축지점 24개소 – 스쿨존 20개소, 실버존 4개소 (예정지역외) • 구축지점 12개소 – 도로 및 교통환경을 고려하여, 스쿨존통합관리시스템의 도입이 가능한 12개소를 대상으로 선정함
구축내용	• 스쿨존통합관리시스템 12개소 • 교통약자Care서비스 24개소(스쿨존 20개소, 실버존 4개소)

(6) 대중교통통합정보시스템

- 목표 산정지표: 구축정류장(개소) / 대상정류장(개소)
- 선정근거: 버스정보제공시스템을 단계적으로 구축하며, 대중교통중심도시임을 고려하여, 2024년까지 단계별 구축을 통해 90% 수준 달성을 목표함

〈표 2-56〉 대중교통통합정보시스템 구축목표

지표 설명	세부내용
대상정류장 (개소)	• 대상정류장은 세종시 전체 버스정류장 721개소임
구축지점 (개소)	• 구축정류장은 630개소임
구축내용	• BIT 630개소



사. 세종특별자치시 교통시설계획

1) 광역교통체계 구축

(1) 사업개요

- 사업기간 : 2006~2030
- 총사업비 : 27,169억원
- 사업규모 : 총 18개 노선(118.36km)
- 사업내용 : 행정중심복합도시 광역교통개선대책 변경('14.11)에 따라 주변지역과의 접근성 강화를 위한 광역도로 확충

(2) 추진현황

- '07.05 : 행정중심복합도시 광역교통개선대책 수립
- '11.11 : 행정중심복합도시 광역교통개선대책 변경(1차)
- '14.11 : 행정중심복합도시 광역교통개선대책 변경(2차)

(3) 도로시설

- 18개 노선, 118.36km, 27,169억원

〈표 2-57〉 도로시설

사업명		연장 (km)	사업비(억원)	사업 기간	비고
18개 노선		118.36	27,169		
1	대전유성	8.78	2,276	'12년 준공	운영중
2	오송역	9.00	3,133	'12년 준공	운영중
3	정안IC	15.26	3,061	'13년 준공	운영중
4	테크노밸리	14.19	4,362	'07~' 15	운영중
5	남청주IC (舊 청원IC)	3.33	725	'07~' 16	운영중
6	청주	9.98	1,673	'07~' 16	운영중
7	공주 (1,2구간)	1구간	6.30	'07~' 17	공사중
		2구간	3.12	'14~' 20	'17년 공사예정
8	조치원	5.00	589	'12~' 19	설계중
9	오송~청주공항	4.72	1,291	'12~' 18	공사중
10	오송역~조치원	2.86	408	'13~' 19	'17년 공사예정
11	부강역	2.25	605	'13~' 19	'17년 공사예정
12	오송 ~청주	1구간	3.76	'07~' 18	공사중
		2구간	0.75	'15~' 20	설계중
13	동측우회	7.54	1,218	'22	계획
14	외삼~유성	6.30	642	'14~' 19	설계중
15	공주(3구간)	0.60	240	'21	설계예정
16	조치원 우회	6.48	1,321	'22	예타중
17	금남~북대전IC	7.34	1,970	'22	계획
18	회덕IC	0.80	320	'22	예타중
사후환경영향조사		-	60	-	시행중

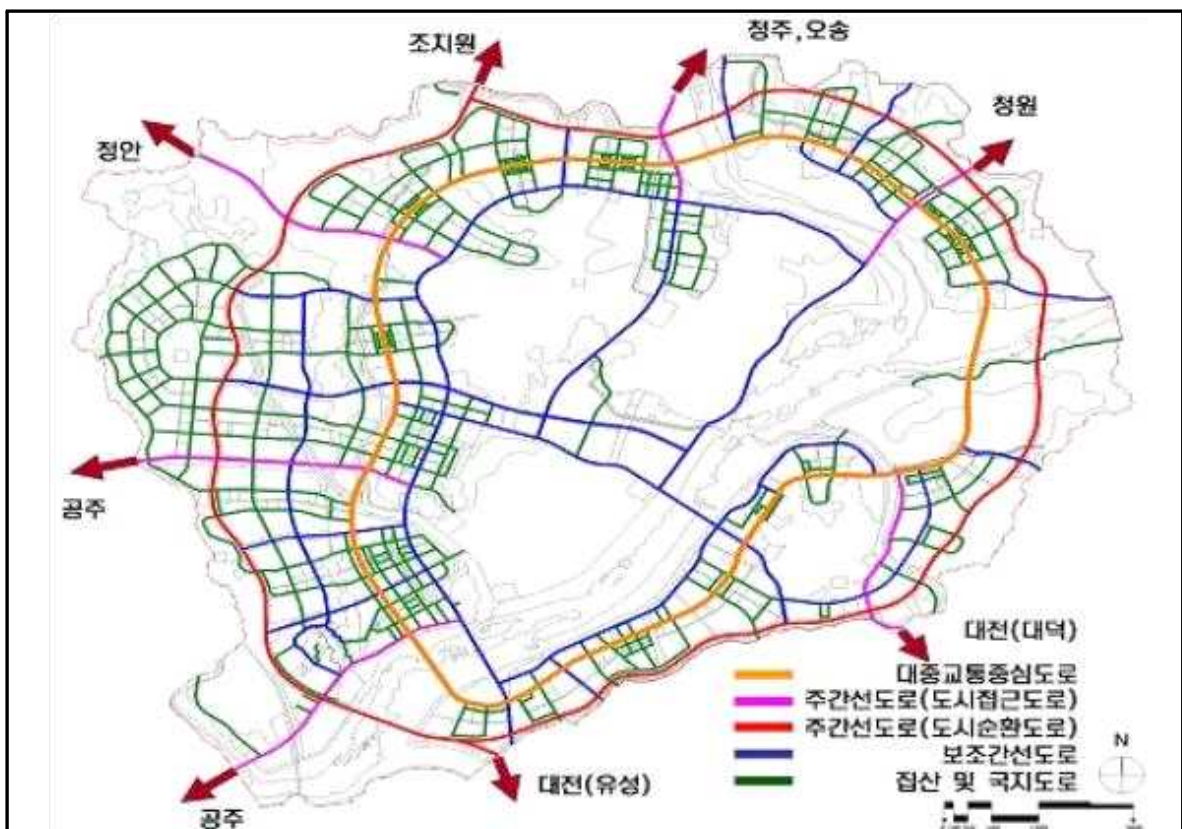
2) 도시교통체계 구축

(1) 추진개요

- 쾌적한 도시활동이 이루어지도록 환상형의 ‘대중교통중심도로’와 자전거 및 보행자도로를 연결하는 녹색도로망으로 구축되고 건설지역 내에 두 개의 순환링 중 환상형 내부망인 ‘대중교통중심도로’는 BRT, 일반차량, 보행자, 자전거 등의 다양한 교통수단이 이루어지는 메인도로이다. 광로와 대로 중심의 기존의 도시의 도로망 구조를 탈피하여 녹색교통수단을 이용하는 이용자에게 쾌적하고 안전한 녹색교통 도로망 제공을 목표로 계획되었다.

(2) 사업개요

- 사업기간 : 2006 ~ 2030
- 사업규모 : 대중교통중심도로(22.9km) 및 외곽순환도로(28.1km) 건설, 자전거도로 설치(354km), BRT 도입
- 사업내용 : 내외부순환도로 및 자전거도로 건설, BRT 등 대중교통체계 구축, 공영자전거제도



〈그림 2-39〉 도시교통체계 구축계획



(3) 기타 주요 도시교통시설 구축사업

- ' 08.6월 : 상급BRT 기본계획 확정
- ' 10.6월 : 대중교통체계 구축 용역 시행(BRT, 공영자전거제도 도입 등)
- ' 11.10월 : 아람찬교(금강 4교) 착공
- ' 11.12월 : 한두리교(금강 2교) 개통
- ' 12.4월 : 햇무리교(금강 3교) 착공
- ' 12.7월 : 학나래교(금강 1교) 개통
- ' 12.4월 : 미호천1교(보름교) 개통
- ' 13.4월 : BRT 정식운영
- ' 14.11월 : 햇무리교(금강 3교) 개통
- ' 16.1월 : 아람찬교(금강4교) 개통

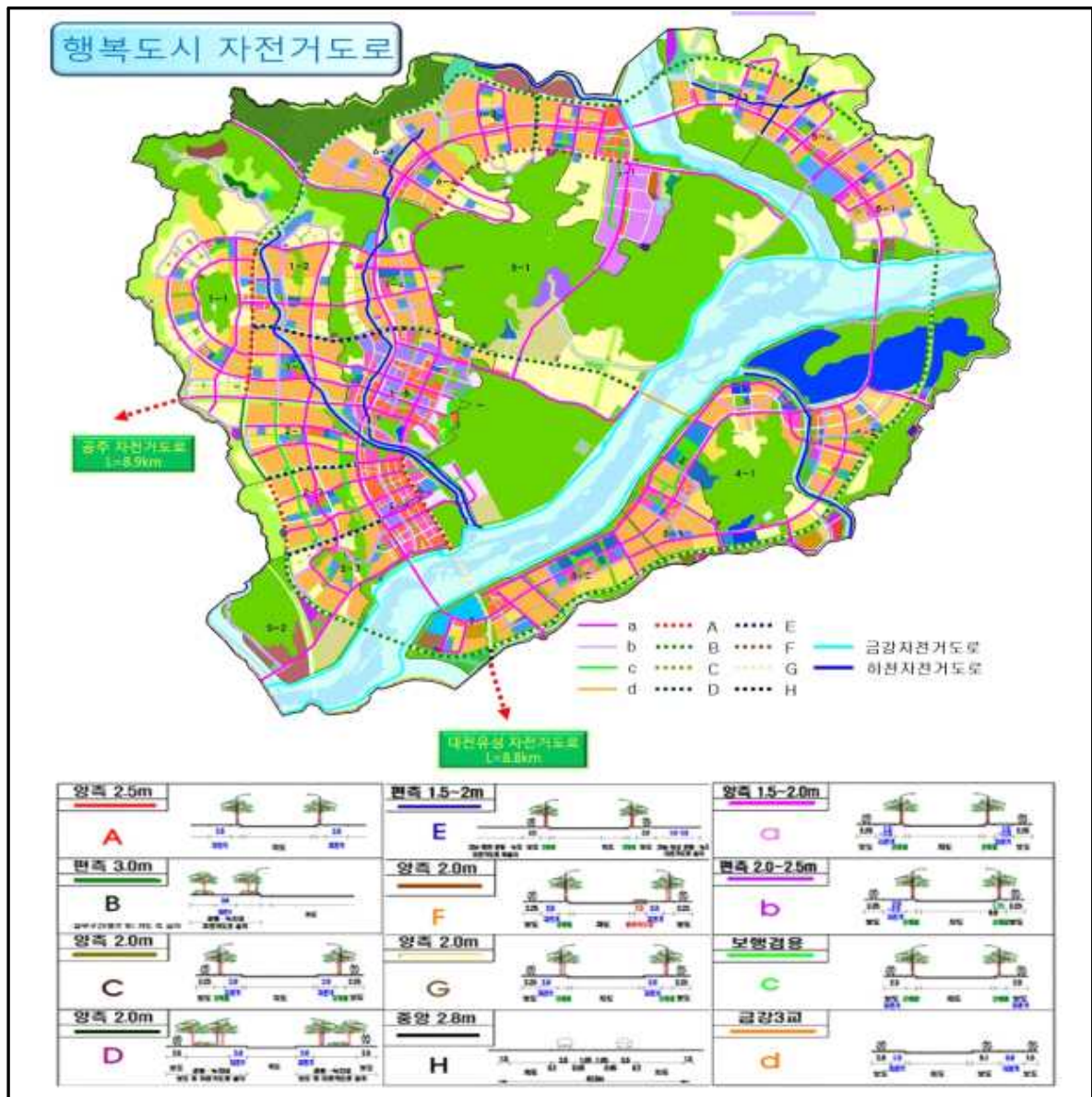


〈그림 2-40〉 도시교통시설 구축사업


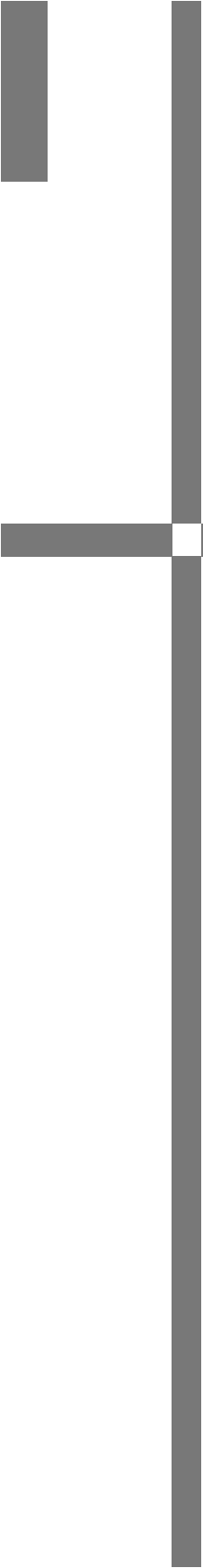
(4) 행복도시 자전거도로 현황




〈그림 2-41〉 행복도시 자전거도로 현황



〈그림 2-42〉 자전거도로망(면)



제3장 교통약자 이동편의시설 현황 및 문제점

- 3.1 교통약자 이동·거주 실태조사**
 - 3.2 이동편의시설 현황 및 실태조사**
 - 3.3 이용만족도 조사**
 - 3.4 교통약자 이동편의시설 문제점**
- 

제 3 장 교통약자 이동편의시설 현황 및 문제점

3.1 교통약자 이동·거주실태조사

3.1.1 거주실태

가. 장애인

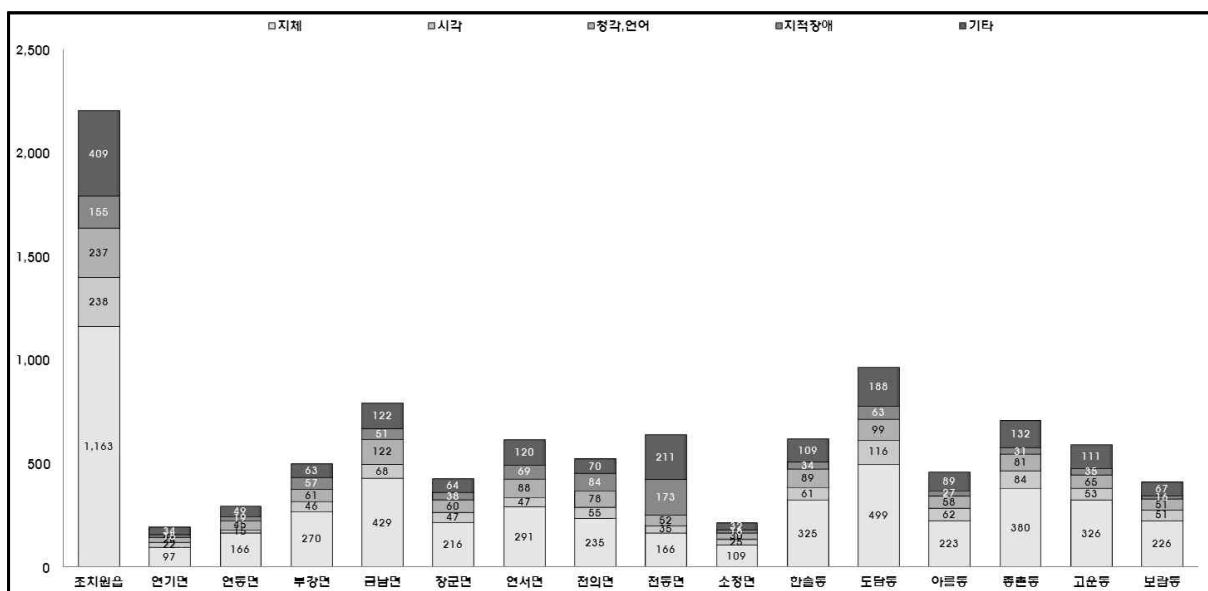
- 세종특별자치시 장애인의 동별 거주실태를 살펴보면, 조치원읍이 2,202인 (21.7%)으로 가장 많이 거주하고 있으며, 그 다음으로 도담동 965인(9.5%), 금남면 792인(7.8%)순으로 나타났다.

〈표 3-1〉 지역별 장애인 거주실태 현황(2017년)

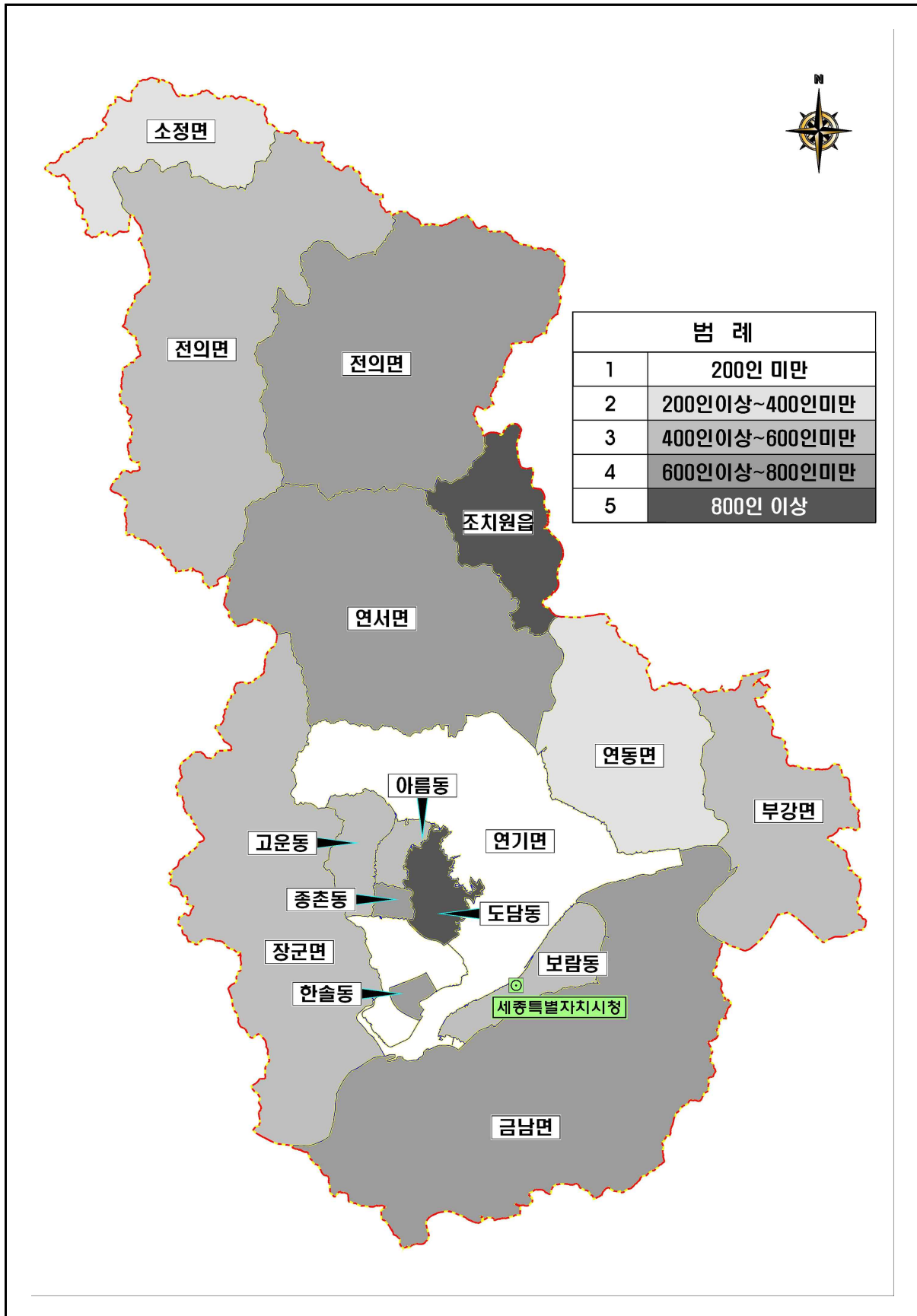
(단위: 인, %)

구 분	지체	시각	청각,언어	정신지체	기타	합계	구성비
조치원읍	1,163	238	237	155	409	2,202	21.7
연기면	97	22	24	15	34	192	1.9
연동면	166	15	45	19	49	294	2.9
부강면	270	46	61	57	63	497	4.9
금남면	429	68	122	51	122	792	7.8
장군면	216	47	60	38	64	425	4.2
연서면	291	47	88	69	120	615	6.1
전의면	235	55	78	84	70	522	5.1
전동면	166	35	52	173	211	637	6.3
소정면	109	25	30	16	32	212	2.1
한솔동	325	61	89	34	109	618	6.1
도담동	499	116	99	63	188	965	9.5
아름동	223	62	58	27	89	459	4.5
종촌동	380	84	81	31	132	708	7.0
고운동	326	53	65	35	111	590	5.8
보람동	226	51	51	16	67	411	4.1
합계	5,121	1,025	1,240	883	1,870	10,139	100.0

자료 : 세종특별자치시 내부자료, 2017



〈그림 3-1〉 지역별 장애인 거주실태 현황도



〈그림 3-2〉 지역별 장애인 분포도

나. 고령자

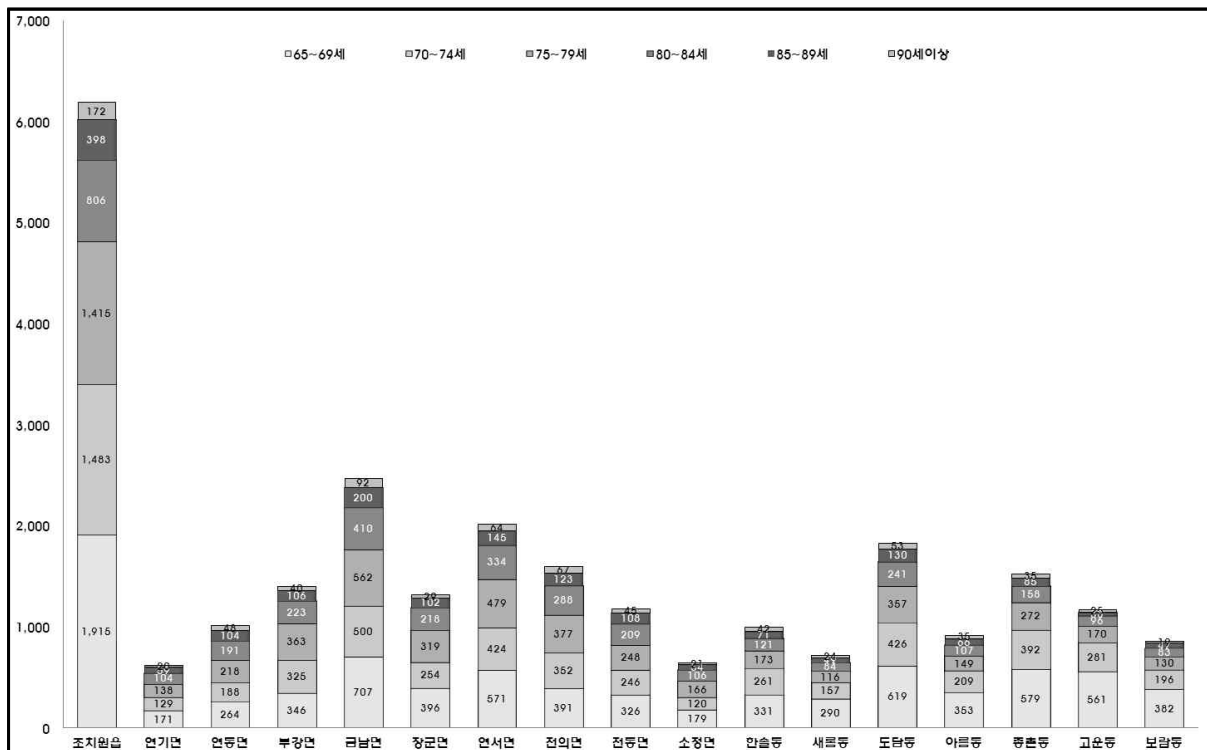
- 세종특별자치시 고령자의 동별 거주실태를 살펴보면, 장애인과 마찬가지로 조치원읍 원읍이 6,189인(23.4%)로 가장 많이 거주하고 있으며, 그 다음으로 금남면이 2,471인(9.3%), 연서면 2,017인(7.6%)순으로 조사되었다.

〈표 3-2〉 지역별 고령자 거주실태 현황(2017년)

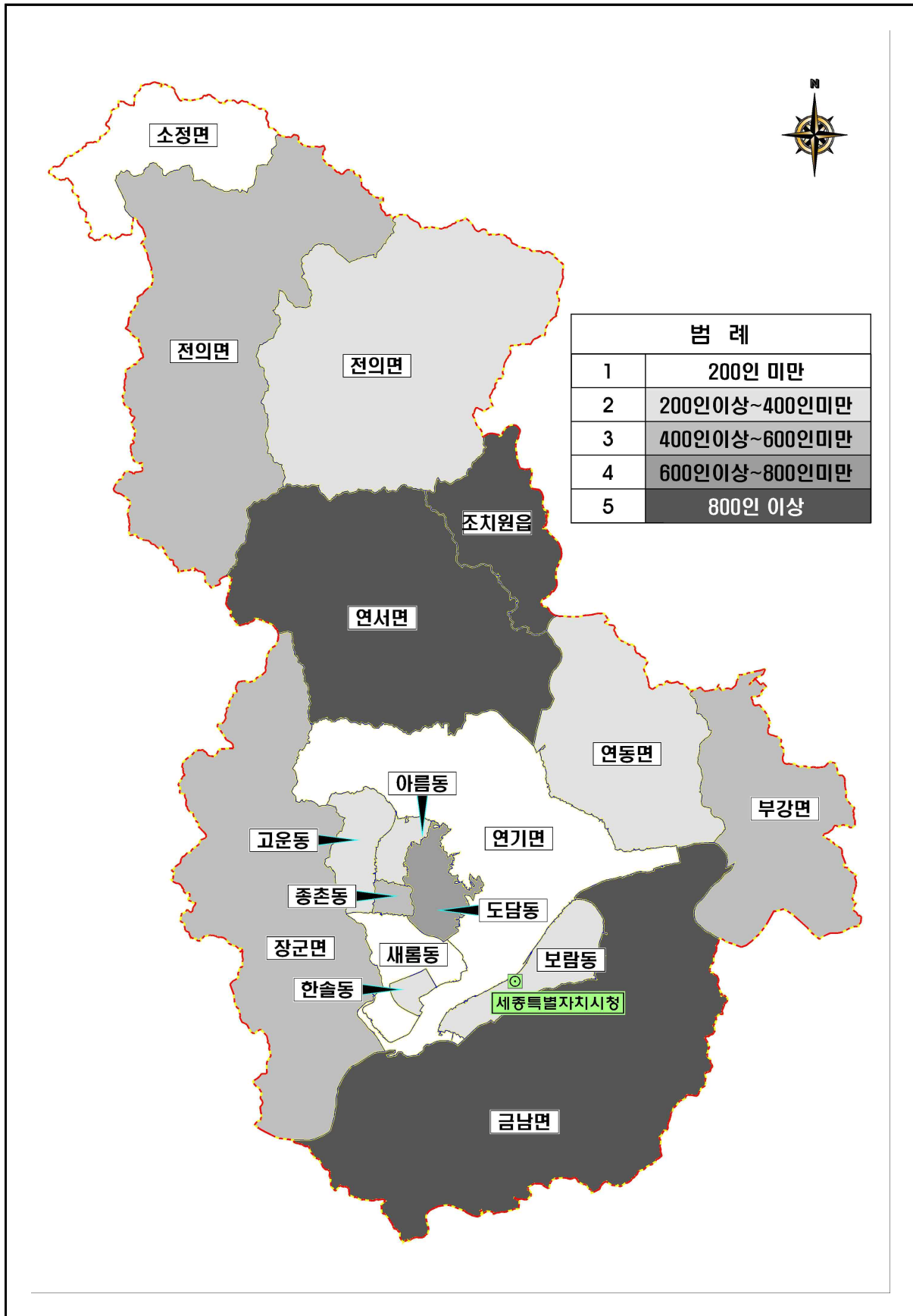
(단위: 인, %)

구 분	65~69세	70~74세	75~79세	80~84세	85~89세	90세이상	합계	구성비
조치원읍	1,915	1,483	1,415	806	398	172	6,189	23.4
연기면	171	129	138	104	59	20	621	2.3
연동면	264	188	218	191	104	48	1,013	3.8
부강면	346	325	363	223	106	40	1,403	5.3
금남면	707	500	562	410	200	92	2,471	9.3
장군면	396	254	319	218	102	29	1,318	5.0
연서면	571	424	479	334	145	64	2,017	7.6
전의면	391	352	377	288	123	67	1,598	6.0
전동면	326	246	248	209	108	45	1,182	4.5
소정면	179	120	166	106	54	21	646	2.4
한솔동	331	261	173	121	71	42	999	3.8
새롬동	290	157	116	84	49	24	720	2.7
도담동	619	426	357	241	130	53	1,826	6.9
아름동	353	209	149	107	66	35	919	3.5
종촌동	579	392	272	158	85	35	1,521	5.7
고운동	561	281	170	96	38	25	1,171	4.4
보람동	382	196	130	83	47	19	857	3.2
합계	8,381	5,943	5,652	3,779	1,885	831	26,471	100.0

자료 : 세종특별자치시 홈페이지, 2017.11.



〈그림 3-3〉 지역별 고령자 거주실태 현황(2017년)



〈그림 3-4〉 지역별 고령자 분포도

3.2 이동편의시설 현황 및 실태조사

3.2.1 조사 개요

가. 조사 목적

- 대상지역에 대한 현황 및 구체적인 개선방안의 도출을 위해 본 과업의 직접영향권에 대한 문헌조사 및 교통약자의 이동편의 시설을 조사하여 장래 이동편의시설을 확충하고 보행환경을 개선하기 위해 현장조사 및 관련자료를 수집하였다.

나. 조사개요

- 본 계획에서 교통약자 관련조사는 「지방교통약자 이동편의 증진계획 수립요령, 2007 .4, 건설교통부」에 의거하여 다음과 같이 3개 항목으로 조사를 하였다.
 - 교통약자 이동편의시설(수단별, 시설별)
 - 교통약자 거주실태 및 이동실태 등 이용현황조사
 - 이용 설문조사
- 세부적인 조사내용은 「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」(2014. 08. 07 일 부개정) 별표1의 기준을 적용하여 조사하였다.

〈표 3-3〉 조사의개요

조 사 항 목			조 사 범 위	조사방법	조사기간
이 동 편 의 시 설 조 사	교통 수 단	일 반 버 스	· 총 시내버스: 171대 (일반: 107대, 좌석:19대, 마을:5대, 저상:40대)	전수	2017.10
	여객 시 설	버 스 정 류 장	· 버스정류장; 총 1,079개소	전수	2017.9~10
		철 도 역 사	· 철도역사: 4개소 · 버스터미널 : 3개소	전수	2017.10
	도 로 시 설	보 도	· 신도심 : 버스정류장이 설치된 보도 조사 · 구도심 : 면사무소를 중심으로 보도가 설치되어 있는 도로	표본	2017.8~9
		육 교	· 육교: 총 18개소	전수	2017.8~9
		음 향 신 호 기	· 총 285개소	표본	2017.8~9
		잔여시간표시기	· 총 915개소	표본	
	이용만족도 조사			· 총 625부 설문조사	표본



다. 조사기준 설정

- 본 계획의 조사 기준설정은 「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」 (2014. 08. 07 일 부개정) 별표1에서 제시한 “이동편의시설의 구조·재질 등에 관한 세부기준” 과 「교통약자 이동편의시설 설치·관리 매뉴얼, 2007. 2, 국토교통부」 에서 제시한 편의시설기준에 준하여 현장조사를 실시하였다.

라. 조사내용

1) 문헌조사

〈표 3-4〉 세부조사내용(문헌조사)

조사항목	세 부 조 사 내 용
상 위 계 획 및 관 련 계 획	· 사회경제지표 예측 · 관련계획 및 교통시설계획
사 회 경 제 지 표	· 통계자료 조사
이 용 실 태 조 사	· 교통약자 교통수단 이용실태 조사 - 대상 : 버스 및 기타 특수차량 - 조사내용 : 차량보유대수, 운행시간대, 운영방식(민영, 공영) 운행비용, 요금수준, 수송 실적(일반인, 교통약자구분), 교통사고건수 등 · 교통약자 여객시설 이용실태조사 - 대상 : 철도역사 - 조사내용 : 위치 및 규모, 이용자수, 운행시간대, 시설소유자(민간, 정부), 운영 방식 (민영, 공영), 운영실적(일반인, 교통약자구분), 1일 이용자수 등

2) 현장조사

〈표 3-5〉 세부조사내용(현장조사)

조사항목	세 부 조 사 내 용
교 통 수 단	· 교통수단별 버스(저상버스 포함)등 이동편의시설 설치현황 조사 - 안내시설 : 자동안내방송, 전자문자안내판, 행선지표시 - 내부시설 : 휠체어 승강설비, 교통약자용 좌석, 휠체어 보관함, 장애인 전용 화장실 - 기타시설 : 수직손잡이, 장애인 접근가능표시, 출입구통로 (유효폭)
	· 장애인전용차량의 운행 및 이용 현황 조사 · 교통약자 이동지원센터(특별교통수단 차량)

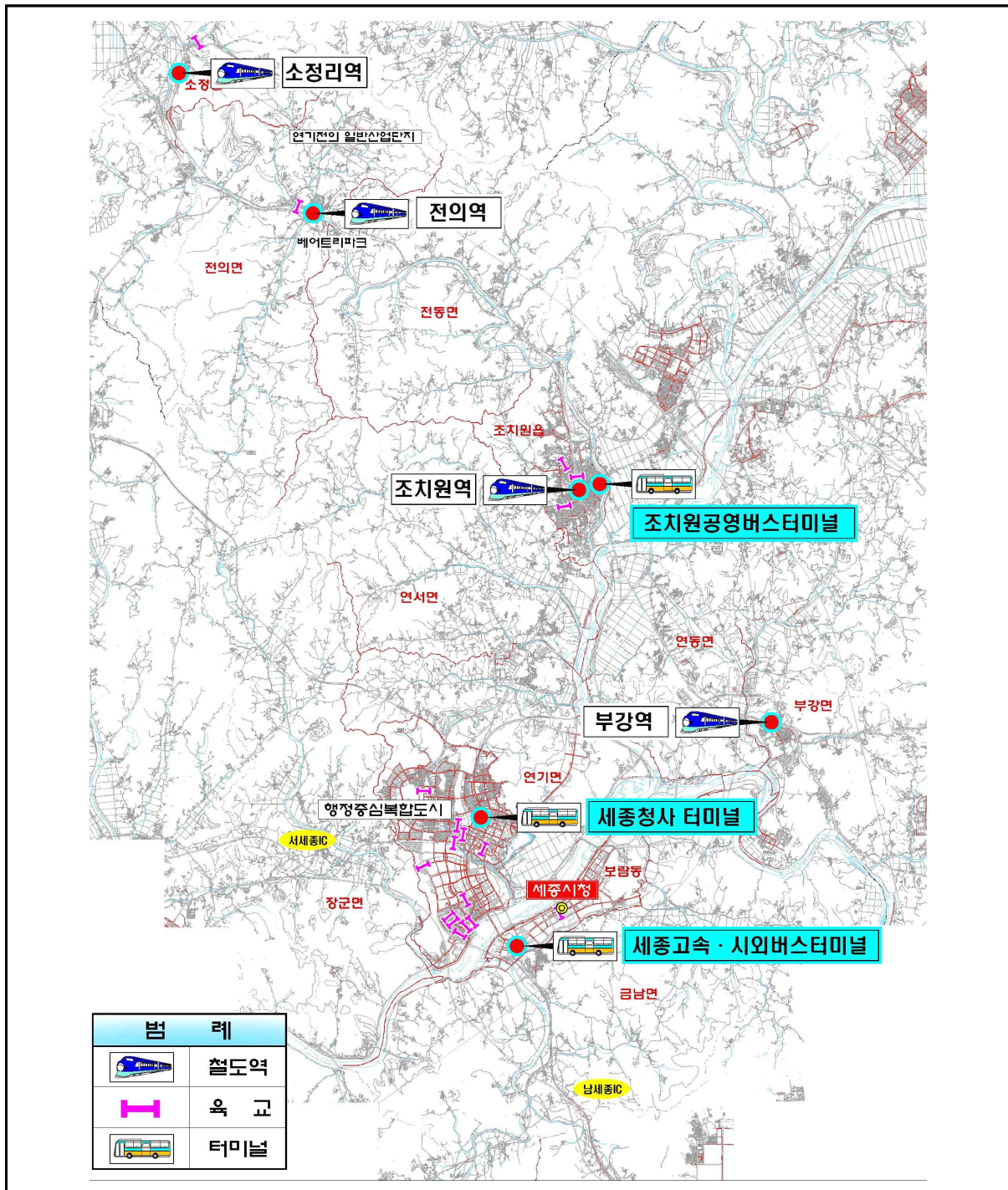
<표 계 속>

조사항목	세 부 조 사 내 용
여 객 시 설	<ul style="list-style-type: none"> · 여객시설별(철도역사, 시외버스터미널, 고속버스터미널, 버스정류장) 이동편의시설 설치 현황 조사 <ul style="list-style-type: none"> － 수평이동시설 : 보행접근로, 주출입구, 장애인전용주차구역 － 수직이동시설 : 통로, 경사로, 승강기, 에스컬레이터, 계단 － 위생시설 : 장애인전용 화장실(대변기, 소변기, 세면대) － 안내시설 : 점자블럭, 유도 및 안내시설, 경보 및 피난시설 － 기타시설 : 매표소, 판매기, 음료대, 개찰구, 승강장, 대기시설
도 로	<ul style="list-style-type: none"> · 도시계획도로에 대하여 이동편의시설 설치 현황 조사 · 교통약자가 통행할 수 있는 보도, 지하도 및 육교 · 교통약자가 이용할 수 있는 음향신호기 및 잔여시간표시기
이용 만족도 조사	<ul style="list-style-type: none"> · 교통수단, 여객시설, 도로(보도)이용시 불편사항 및 이용만족도 조사 · 교통수단 : 버스, 특별교통수단 · 여객시설 : 철도역사, 시외버스터미널, 고속버스터미널, 버스정류장 · 도로(보도) : 보도, 육교, 기타(보행환경)
교통약자 이동·거주 실태조사	<ul style="list-style-type: none"> · 교통약자가 다수 거주·근무 및 생활 하는 지역의 분포 및 주요 이동패턴 조사 · 조사대상 : 장애인, 일반인, 고령자, 영·유아를 동반한자, 임산부
보행환경 실태조사	<ul style="list-style-type: none"> · 보행실태 조사 <ul style="list-style-type: none"> － 여객시설(철도역사, 시외버스터미널, 고속버스터미널, 버스정류장)까지의 도보 접근 실태를 조사 － 유효폭, 포장상태, 턱낮추기, 보행장애물, 기울기정도, 보행 안전지대 설치 등 조사 － 보행환경우선구역 적격성 조사 － 도로의 교통량, 보행환경 및 대중교통접근로의 개선이 필요한정도, 주차시설 조사 － 조사대상 <ul style="list-style-type: none"> ① 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률, 2008. 3. 28」에 의한 주거지역·상업지역 ② 「초·중등교육법, 2016.12. 20, 일부개정」 제2조 또는 「고등 교육법, 2016. 12.20, 일부개정」 제2조의 규정에 의한 학교의 주변에 주택이 밀집되어 있는 지역 ③ 주거지역과 인접한 지역으로 교통약자가 대중교통을 쉽게 이용할 수 있도록 하기 위하여 지방자치단체의조례가 정하는 지역 ④ 철도 역사로부터 반경 500m이내의 입지하는 역세권지역



3) 조사범위

- 조사 대상지점은 세종특별자치시 전지역을 대상으로 설정하였다.
- 버스는 일반버스 107대, 좌석버스 19대, 마을버스 5대, 저상버스 40대가 운영중에 있으며, 철도역사로는 4개소가 위치해 있다.
- 육교는 총 18개소로 조사되었다.



〈그림 3-5〉 조사지점도

3.2.2 이동편의시설 현황 및 실태조사

가. 교통약자 이동편의시설 설치대상

- 교통약자 이동편의시설 설치대상은 「지방교통약자 이동편의 증진계획 수립요령, 2007. 4, 건설교통부」에 준용하여 선정하였다.

이동편의시설 설치 대상시설		담당주체			
		중앙 정부	조사 방법	지자체	조사 방법
교 통 수 단	· 버스(시내, 농어촌, 시외, 고속버스 등)			○	전수
	· 일반, 고속철도	○	전수		
	· 도시철도			○	전수
	· 항공기	○	전수		
	· 선박(여객선)	○	전수(국제)	○	전수(연안)
	· 기타수단(장애인 전용 차량 등)			○	전수
여 객 시 설	· 여객자동차터미널			○	전수
	· 버스정류장			○	전수
	· 일반, 고속철도역사	○	전수		
	· 철도역사			○	전수
	· 공항시설	○	전수		
	· 항만시설	○	전수		
도 로	· 교통약자가通行할 수 있는 보도			○	표본
	· 교통약자가 통해할 수 있는 지하보도 및 육교			○	전수
	· 교통약자가 이용할 수 있는 휴게실 및 지하도 상가			○	표본
	· 교통약자가 이용할 수 있는 음향신호기 및 잔여표시기			○	표본
	· 기타시설			○	표본

자료: 「교통약자의 이동편의 증진법 시행령」 2012. 11. 27 개정

- 위의 표에 따라 본 계획의 이동편의시설 설치 대상은 다음과 같다.

〈표 3-6〉 교통약자이동편의시설 설치 대상

구분	내용
교 통 수 단	· 버스(시내버스, 저상버스), 특별교통수단(교통약자용 차량)
여 객 시 설	· 철도역사, 버스터미널, 버스정류장
도 로	· 보도, 지하보도 및 육교, 음향신호기 및 잔여표시기



나. 교통수단별 이동편의시설 조사

1) 조사개요

(1) 교통수단별 이동편의시설 조사 범위

- 세종특별자치시에 운행 중인 교통수단에 대하여 이동편의 시설 설치 현황을 전수 조사 하였으며, 조사항목은 다음과 같다.

〈표 3-7〉 교통수단별 이동편의시설 조사 범위

교통수단	이동편의 시설	안내시설			내부시설				기타시설		
		안내 방송	문자 안내판	행선지 표시	휠체어 승강 설비	휠체어 보관함	교통 약자용 좌석	장애인 전용 화장실	수직 손잡이	장애인 접근가능 표시	출입구 통로
버 스	시내버스 (저상형)	○	○	○	○		○		○	○	
	시내버스 (일반형)	○	○	○	○		○		○	○	

자료 : 「교통약자의 이동편의 증진법 시행령」 2016. 08. 12 일부개정

(2) 조사대상 및 방법

- 버스의 경우 세종특별자치시 관내 인허가를 가진 버스를 대상으로 조사하였으며, 특별교통수단은 단체에서 운영 중에 있는 특별교통수단을 조사하였다.

〈표 3-8〉 교통수단 조사대상 및 방법

구분		내용	구분	내용
시내 버스	세 종 교 통	· 총 129대 (일반버스: 84대, 마을버스: 5대, 저상버스: 40대)	특별 교통 수단	· (사)세종특별자치시 지체장애인협회 : 12대
	세 종 도 시 교 통 공 사	· 총 42대 (일반버스: 23대, 좌석버스: 19대)		
	합 계	· 총 171대 (일반: 107대, 좌석: 19대, 마을: 5대, 저상: 40대)		

자료: 세종특별자치시 내부자료, 2017.03, 교통과

2) 교통수단별 운행 현황

(1) 버스수단

- 세종특별자치시 관내 버스 운행현황을 조사한 결과, 버스운수업체는 세종교통, 세종도시교통공사로 2개업체가 총 76개노선을 운영 중에 있으며, 각업체별 버스운행대수는 다음과 같다.

〈표 3-9〉 세종특별자치시 버스운행대수

구분	노선수	일반버스	좌석버스	저상버스	마을버스	합계
세종교통	76	84	—	40	5	129
세종도시교통공사		23	19	—	—	42
합계		107	19	40	5	171

자료: 세종특별자치시 내부자료, 2017.05, 교통과

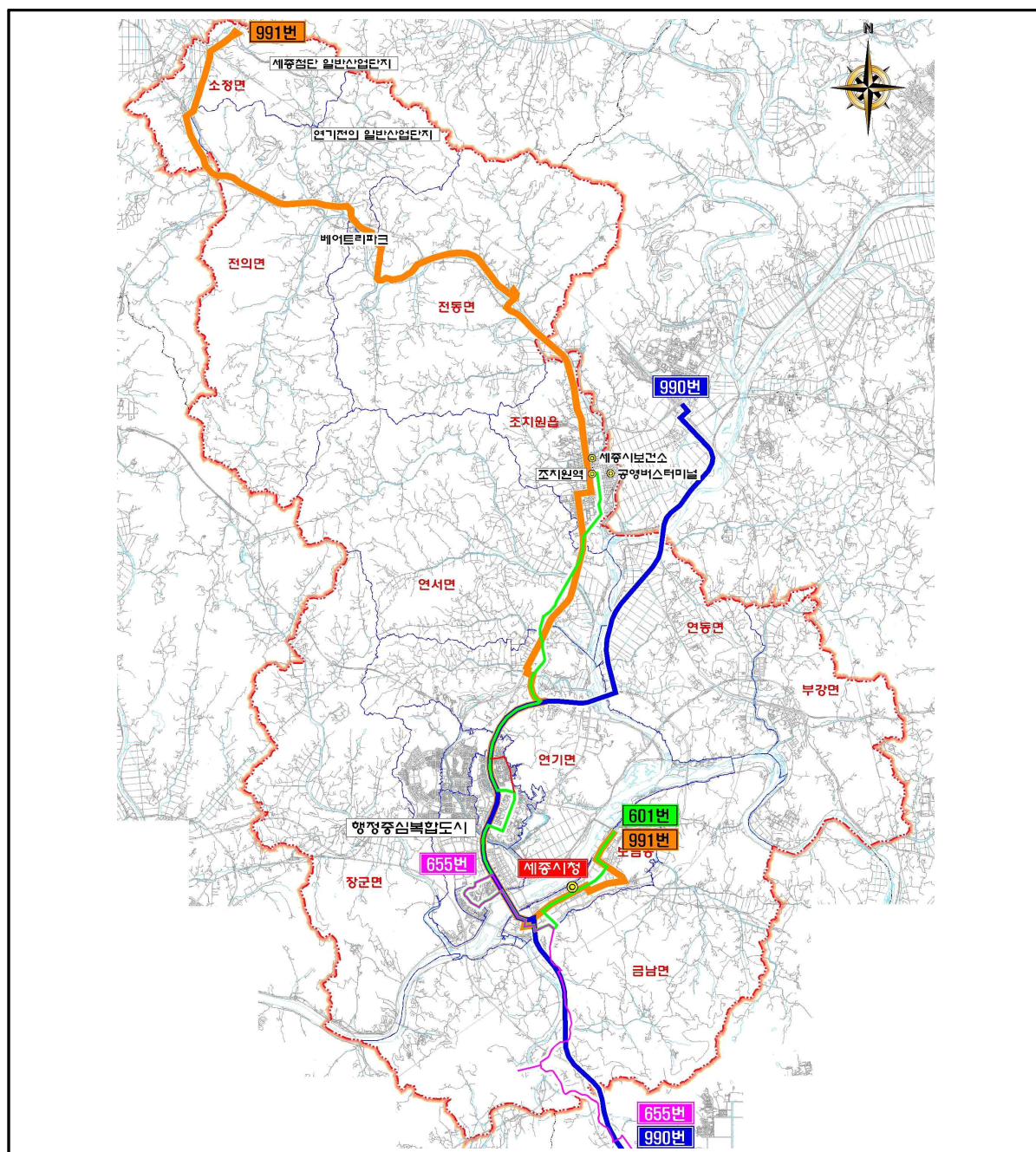


- 세종특별자치시 버스 운행노선은 총 71개노선이 운행중에 있으며, 저상버스가 운행하는 노선은 총 4개 노선으로 다음과 같다.

〈표 3-10〉 저상버스 운행 현황

운행 업체	구분	노선 번호	기 점	종 점	운행횟수 (회/일)	배차간격 (분)	첫차	막차
세종 교통	저상	990	반석역	오송역	128회	10분	06:00	24:00
		991	세종국책연구단지	대곡리	22회	30~50분	06:00	22:00
		655	충남대	대곡리	35회	30분	06:00	22:50
		601	세종국책연구단지	조치원역	81회	10~15분	06:00	23:30

자료: 세종특별자치시 내부자료, 2017.10, 교통과



〈그림 3-6〉 저상버스 운행 현황도

(2) 특별교통수단(STS: Special Transport Service)

① STS 개요

- 「교통약자의 이동편의 증진법, 2017.03.30 개정」에서 특별교통수단이란 “이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동을 지원하기 위하여 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량”을 말하며, 각 지자체는 이들 교통약자를 위한 별도의 교통수단을 운영 및 지원토록 하고 있다.

② 세종특별자치시 특별교통수단 운영현황

- 세종특별자치시 관내에 운영중인 특별교통수단은 (사)세종특별자치시 지체장애인협회에서 12대를 위탁운영중에 있으며, 세종특별자치시에서 직접 운영하는 특별교통수단은 없는 것으로 조사되었다.

〈표 3-11〉 세종특별자치시 특별교통수단 현황

구 분	(사)세종특별자치시 지체장애인협회
운영방식	위탁운영
차량 소유주	세종특별자치시
차량 보유대수	12대(리프트 1대, 슬로프 11대)
운영시간	연중무휴 06:00~24:00
이용대상	1급~3급 장애인, 65세이상 고령자, 임산부, 사고, 질병 등으로 일시적으로 특별교통수단이 필요한 사람
이용방식	전화 예약(1일~일주일전)
요금	관내 : 3Km 이하 기본이용료 1,000원, 추가 1km 당 200원
일평균 이용실적	10~20명/일
리프트 장착여부	장착



〈그림 3-7〉 특별교통수단 현황



3) 교통수단별 이동편의시설 설치현황

(1) 버스수단 세부조사 항목

- 버스의 경우 자동안내방송, 전자문자안내판, 행선지표시, 휠체어승강설비, 교통약자용 좌석, 수직손잡이, 장애인 접근가능 표시등에 대하여 조사하였다.

〈표 3-12〉 세부조사항목(버스)

구 분	법 적 기 준
—	14개 항목
1. 자동안내시설	<ul style="list-style-type: none"> •명확히 알아들을 수 있는 음량 및 음색 •안내는 국어 와 영어사용(외국인을 위함)
2. 전자문자 안내판	<ul style="list-style-type: none"> •버스의 전면상단 또는 중간문 부분에 설치두꺼운 글씨체, 주위 바탕색과의 혼동을 주지 않는 색상(구별하기 쉬운 색상) •안내는 한글과 영문사용(외국인을 위함)
3. 행선지표시	<ul style="list-style-type: none"> •차량외부표시(정면, 후면 및 측면) •강한 햇빛 및 야간에 식별 가능한 소재 (예- LED방식의 안내판)
4. 유효폭	•휠체어 승강설비를 갖춘 차량에 한해 유효폭 0.8m 이상 확보
5. 바닥면	•미끄러지지 않는 재질로 마감 (예- 엠보싱, 고무소재)
6. 계단식별	•색상 및 명도차 크게하여 계단코와 그 주위부분의 식별이 용이하도록 함
7. 휠체어 승강설비	<ul style="list-style-type: none"> •차량안 바닥면적의 35%이상이 승강구의 첫 번째 발판과 동일한면에 있어야함 •휠체어 및 유모차를 이용하는 교통약자가 승차할 수 있도록 자동경사판 등의 승강설비를 갖추어야함 •노면으로부터 승강구의 1계단의 높이는 가급적 낮춰야함
8. 위 치	•승강구 부근에 위치
9. 규 모	•전체좌석의 1/30이상 설치지정
10. 안내판	•교통약자좌석임을 알리는 안내판 부착
11. 스위치설치	•정차신호용 스위치는 앉은 상태에서 누를 있는 위치에 설치 (어린이 및 휠체어사용자가 누를 수 있는 위치를 뜻함)
12. 휠체어전용공간	•길이 1.3m 이상, 폭 0.75m 이상
13. 고정설비	•휠체어 지지대등 고정설비 설치
14. 수직손잡이	<ul style="list-style-type: none"> •좌석을 기준으로 2열 또는 3열마다 수직손잡이 확인 (지름 30mm 내외) •승강구에 승강용 수직손잡이 설치
15. 장애인접근가능표시	•휠체어 사용자 공간이 있는 버스 승강구 그림표시 부착

자료: 이동편의시설의 구조·재질 등에 관한 세부기준 [별표 1]

(2) 조사결과

① 버스 조사

- 세종특별자치시에서 운영중인 171대를 조사한 결과, 안내시설 및 승강구관련 항목은 기준적합한 것으로 조사되었으나, 전반적으로 교통약자좌석은 1/3보다 적게 설치되어 있는 것으로 조사되었다.

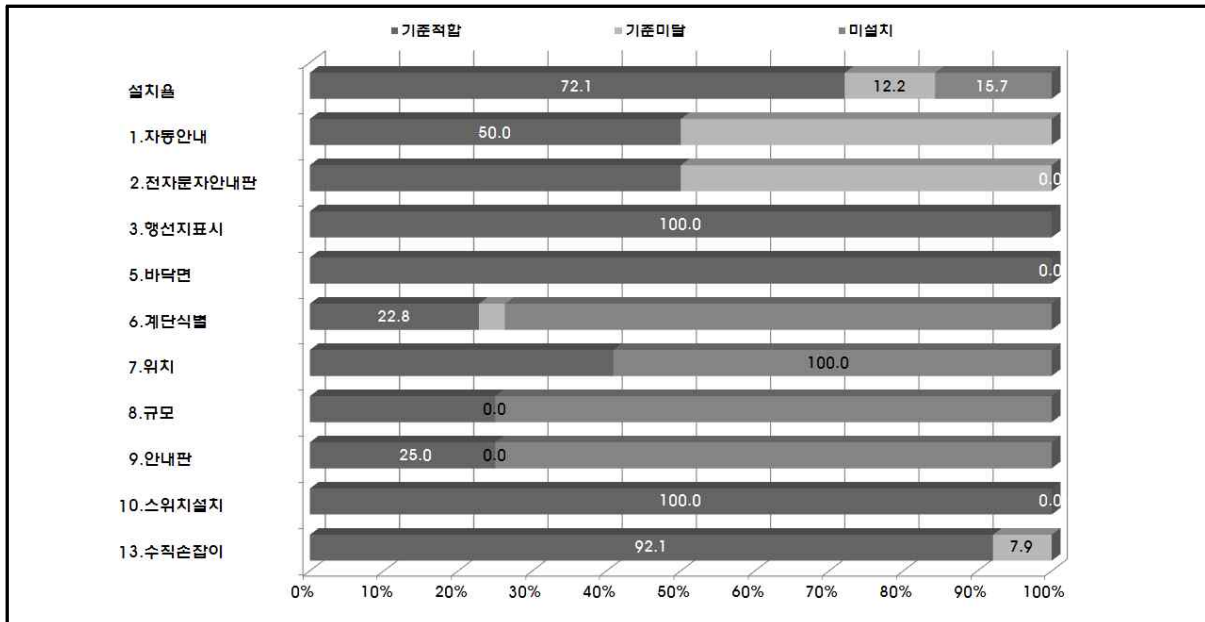
〈표 3-13〉 버스 편의시설 항목별 설치율

(단위 : %)

구 분		법 적 기 준	기준적합		기준미달		미설치	
			개소수	%	개소수	%	개소수	%
—		14개 항목	—	72.1	—	12.2	—	15.7
안내 시설	1. 자동안내시설	•명확히 알아들을 수 있는 음량 및 음색	171	100.0	0	0.0	0	0.0
		•안내방송시설(국어 및 영어)	0	0.0	171	100.0	0	0.0
	2. 전자문자 안내판	•버스의 전면상단 또는 중간문 부분에 설치된 꺼운 글씨체, 주위 바탕색과의 혼동을 주지 않는 색상(구별하기 쉬운 색상)	171	100.0	0	0.0	0	0.0
		•전자문자안내판(한글 및 영문표시)	0	0.0	171	100.0	0	0.0
	3. 행선지표시	•차량외부표시(정면, 후면 및 측면)	171	100.0	0	0.0	0	0.0
		•강한 햇빛 및 야간에 식별 가능한 소재 (예- LED방식의 안내판)	171	100.0	0	0.0	0	0.0
승강구	4. 유효폭	•휠체어 승강설비를 갖춘 차량에 한해 유효폭 0.8m 이상 확보	40	100.0	0	0.0	0	0.0
	5. 바닥면	•미끄러지지 않는 재질로 마감 (예- 엠보싱, 고무소재)	171	100.0	0	0.0	0	0.0
	6. 계단식별	•색상 및 명도차 크게하여 계단코와 그 주위부 분의 식별이 용이 하도록 함	39	22.8	6	3.5	126	73.7
교통 약자용 좌석	7. 위 치	•승강구 부근에 위치	70	40.9	0	0.0	101	59.1
	8. 규 모	•전체좌석의 1/30이상 설치지정	382	25.0	0	0.0	1,146	75.0
	9. 안내판	•교통약자좌석임을 알리는 안내판 부착	382	25.0	0	0.0	1,146	75.0
10. 스위치설치		•정차신호용 스위치는 앉은 상태에서 누를 있는 위 치에 설치 (어린이 및 휠체어사용자가 누를 수 있 는 위치를 뜻함)	171	100.0	0	0.0	0	0.0
11. 휠체어전용공간		•길이 1.3m 이상, 폭 0.75m 이상	40	100.0	0	0.0	0	0.0
12. 고정설비		•휠체어 지지대등 고정설비 설치	40	100.0	0	0.0	0	0.0
13. 수직손잡이		•좌석을 기준으로 2열 또는 3열마다 수직손잡 이 확인 (지름 30mm 내외)	144	84.2	27	15.8	0	0.0
		•승강구에 승강용 수직손잡이 설치	171	100.0	0	0.0	0	0.0
14. 장애인접근가능표시		•휠체어 사용자 공간이 있는 버스 승강구 그 림표시 부착	40	100.0	0	0.0	0	0.0

주: 1) 음영부분은 저상버스만 해당됨

2) 기준적합은 「교통약자의 이동편의 증진법, 2017.03.30 개정」 시행규칙 별표1(이동편의시설의 구조·재질에 관한 세부기준)의 기준에 맞게 설치된 경우이며, 기준 미적합은 법적기준에 맞지 않게 설치 되어 있거나, 유지 및 관리 상태가 불량한 경우임



〈그림 3-8〉 버스 항목별 설치율 현황(일반버스)



다. 여객시설별 이동편의시설 조사

1) 여객시설별 조사개요

(1) 여객시설별 이동편의시설 종류

- 세종특별자치시내 여객시설(도시철도 역사, 버스터미널, 버스정류장별 이동편의시설의 설치 현황을 전수조사를 실시하였으며, 조사항목은 다음과 같다.

〈표 3-14〉 여객시설별 이동편의시설 조사 항목

여객시설	이동편의 시설	매개시설			내부시설					위생시설		
		보행 접근로	주출 입구	장애인 전용주 차구역	통로	경사로	승강기	에스컬 레이터	계단	장애인전용화장실		
철도역사		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
버스터미널		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
버스정류장												
여객시설	이동편의 시설	안내시설			기타시설							
		점자 블럭	유도 및 안내시설	경보 및 피난 시설	매표소	판매기	음료대	개찰구	승강장	보안 검사장	여객 탑승교	대기 시설
철도역사		○	○	○	○	○	○	○	○			
버스터미널		○	○	○	○	○	○	○	○			
버스정류장		○	○									○

자료 : 「교통약자의 이동편의 증진법 시행령」 2016. 08. 12 일부개정

(2) 조사대상 및 방법

- 세종특별자치시내 위치한 버스터미널(3개소), 철도역사(4개소) 및 버스정류장(1,079개소)에 대하여 이동편의시설 설치 현황을 조사하였다.

〈표 3-15〉 여객시설 조사대상 및 방법

구분	대상시설	조사방법
여객시설	버스터미널 · 조치원공영버스터미널, 세종청사터미널, 세종고속·시외버스터미널(3개소)	직원조사
	철도역사 · 소정리역, 전의역, 조치원역, 부강역(4개소)	직원조사
	버스정류장 · 세종특별자치시 위치한 버스정류장 (1,079개소)	조사원조사



2) 터미널 및 철도역사 조사결과

(1) 터미널 및 철도역사 세부조사항목

- 여객시설의 각 항목별 세부 항목으로 구분하여 조사하였다.

〈표 3-16〉 세부조사항목

조사대상	주요 조사항목			세부항목
매개 시설	보행 접근로	주출입구	바닥면 높이차	경사로 및 엘리베이터 설치유무
	주 출입구 (문)	유효 폭 및 활동 공간	통과 유효폭	0.9m이상
			전면 활동 공간	1.2m이상
			출입문 옆 활동 공간	0.6m이상
			외부 출입구 단차	설치유무
		출입구바닥 면단차	일반 문 단차	설치유무
		문 형태	여닫이 문	도어체크 설치된 경우 3초 이상 개폐
			미닫이 문	문지방 또는 흠을 설치하지 않음
		손잡이 및 점자표지판	손잡이높이	0.8m~0.9m
			손잡이형태	레버, 수평, 수직막대형
		점자표기	점자표기	표기유무
			경고블록	설치유무
	기타시설	호출벨	호출벨	설치유무
			도어체크시간	-
		출입문구조	자동개폐가능	가능여부
	장애인전용 주차구역	위치 및 유효 폭	위치	건축물의 출입구, 장애인용 승강설비와 가까운 정도
			유효 폭	3.3m(1m이상의 통행로 유효폭, 주차 2.3m)
		크기	크기	주차대수 1대(폭 3.3m이상, 길이 5m이상) 평행주차형식(폭 2m이상, 길이 6m이상)
			마감	미끄러지지 않는 재질로 평탄해야함
내부 시설	복도 및 통로	유효 폭	유효 폭	2m이상(구조상 부득이한 경우 1.5m이상), 50m이내마다 휠체어 교행이 가능한 넓이장소 확보
			바닥	높이차이가 없어야함
		바닥	바닥마감	미끄러지지 않는 재질로 평탄해야함
			점자블록	계단, 경사로, 승강기, 화장실 0.3m 전면
			연속손잡이	소화전 부분에도 연속적으로 설치 여부
			손잡이 높이	바닥면으로부터 0.8m이상, 0.9m이하, 2중손잡이 위쪽 0.85m 내외, 아래쪽 손잡이 0.65m내외
			손잡이 지름	3.2cm이상, 3.8cm이하
		보행 장애물	돌출물	0.1 이하
		안전성 확보	통로벽면	바닥면으로부터 0.15~0.35m까지의 벽면보호대 및 안전 판 설치 유무

자료: 이동편의시설의 구조·재질 등에 관한 세부기준 [별표 1]

〈표계속〉

조사대상	주요 조사항목		세부항목
내부 시설	경사로	유효 폭 및 활동 공간	유효 폭
			유효 폭 완화
			휴식참
			경사로의 시작과 끝 활동 공간
		기울기	기울기
			기울기완화
		손잡이	설치
			손잡이 연장
			손잡이 재료
		재질마감	재질마감
			추락방지턱
			완화매트
		점자블록	유도블록
			경고블록
	승강기	위치 및 활동 공간	위치
			공간
		크기	승강기 내부 바닥면적
			통과 유효폭
		이용자 조작 설비	조작스위치 높이
			장애인 조작판
			승하강표시등 높이
			점자표기
		엘리베이터 내부	수평손잡이
			손잡이 높이
			손잡이 지름
		출입문	출입문에 투명문
			거울
		기타 설비	문 여는 시간을 연장하는 설비
			정지 예정층 및 현재 위치를 표시하는 설비
	에스컬레이터	유효 폭 및 속도	유효 폭
			속도
		손잡이	수평이동손잡이
			수평고정손잡이
		디딤판	디딤판 마감
			디딤판의 구조
		기타설비	디딤판과 빗살판의 식별
			진입가능 표시
		안전설비	휠체어 이탈방지 장치
			휠체어 바퀴를 고정시키는 안전장치

자료: 이동편의시설의 구조·재질 등에 관한 세부기준 [별표 1]



〈표계속〉

조사대상	주요 조사항목		세부항목
내부 시설	계단	계단의 형태	형태 휴식참
		계단참	유효 폭 2m이상 (옥외피난 계단 0.9m이상)
		손잡이 및 점자표지판	수평손잡이 경사면 설치, 0.3m 이상
			손잡이높이 60~65m, 75~85m
		재질과 마감	점자표기 손잡이 양끝부분 및 굴절 부분
			계단 재질 미끄러지지 않는 재질로 평탄
			계단코 재질 미끄러지지 않는 재질로 평탄(줄눈넣기, 고무류-미끄럼 방지)
			경고블록 설치유무
			유도블록 계단중앙은 피하고 점자안내표시가 있는 난간쪽
		추락방지	추락방지턱 난간하부 바닥면으로부터 2cm이상
위생 시설	장애 인 전 용 화 장 실	설치장소	위치 접근할 수 있는 통로에 연결 설치
			변기, 세면대 광감지식, 누름버튼식, 레버식 등
		재질과 마감	높이차 없어야함
			바닥마감 물에 젖어도 미끄러지지 않는 재질
			점형블록 0.3m전면
		대변기, 칸막이	대변기 벽면 부착형 양변기
			칸막이 유효바닥면적 폭 1.4m이상, 깊이 1.8m이상
			안내표시 출입구 벽면
			출입문 통과유효폭 0.8m이상
	대 변 기	활동 공간	유효바닥면적 1.4m이상
			좌우측 유효 폭 0.75m이상
			출입문 유효 폭 0.8m이상
			문의 형태 미닫이문, 여닫이문(바깥쪽으로 개폐)
		좌대높이	좌대높이 0.40m이상, 0.45m이하
		손잡이	수평손잡이 대변기 양옆(0.6m~0.7m)
			수직손잡이 설치유무
	소 변 기	기타설비	세정장치·휴지걸이 변기에 앉은 상태에서 이용할 수 있는 위치
		구조	구조 바닥 부착형
		손잡이	수평손잡이 높이(0.8m~0.9m), 길이(0.55m 내외), 좌우손잡이간격 (0.6m 내외)
			수직손잡이 높이(1.1m~1.2m), 돌출폭(0.25m 내외)
	세 면 대	구조	높이 및 하부구조 상단높이 0.85m이하, 하단높이 0.65m이상. 하부구조는 무릎및 휠체어 발판이 들어갈 수 있도록
		손잡이 및 기타설비	수평손잡이 세면대 양옆, 카운터식은 없어도 됨
			점자유무 수도꼭지 냉·온수
			거울 세로 0.65m이상, 하단높이 0.9m내외, 상단부분 15도정도 앞으로
			수도꼭지종류 레버식, 전자감응식 적합

자료: 이동편의시설의 구조·재질 등에 관한 세부기준 [별표 1]

〈표계속〉

조사대상	주요 조사항목			세부항목
안 내 시 설	점자 블록	크기 및 색상	블록의 크기	0.3m×0.3m
			블록의 색상	바닥재와 색상구별 쉬운것(원칙적으로 황색)
			점형블록	0.3m×0.3m, 돌출점 높이는 0.6±0.1cm
			선형블록	0.3m×0.3m, 돌출점 높이는 0.6±0.1cm
		설치	설치방법	점형블럭, 시각장애인에게 위험한 장소의 0.3m전면, 선형블럭은 유도방향에 따라 평행하게 연속하여 설치
	유도 및 안내 시설	안내판	촉각도식안내판	설치유무
			일반안내도	설치유무
		음성안내	음성장치	시각 및 음향, 음색을 고려하여 설치
		유도신호	유도장치	설치유무
		위치	부착위치	시각장애인이 설치위치를 인지할 수 있는 곳
		안내표시	점자유무	점자의 유무
	경보 피난 시설	경보장치	청각경보장치	설치유무
			시각경보장치	점멸형태의 비상경보등
그 밖의 시설	매표소 판매기 음료대	공간	활동 공간	휠체어를 탄채 접근할 수 있는 활동공간
		구조	높이	0.7m이상~0.9m이하
			점자표시	점자표시 유·무
			하부 공간	0.65m이상~깊이 0.45m이상
		기타	점형블록	매표소는 자동발매기의 0.3m전면
	개찰구	폭	유효 폭	0.8m 이상
	탑승구 시설	승강장	승강장과 차량의 간격	간격 찢기
			바닥마감	마감처리 여부
			휠체어 승강설비	설치여부
			횡단경사	1/12, 1/16
			전락방지 설비	설치여부
			난간	설치여부
			경고설비	설치여부
			유도블록	설치여부
		휠체어사용자용 승강구의 안내		설치여부
	임산부 휴게시설			기저귀교환대, 세면대(1.4m x 1.4m) 수유실 별도 마련

자료: 이동편의시설의 구조·재질 등에 관한 세부기준 [별표 1]



(2) 버스터미널 이동편의시설 설치 현황

- 버스터미널은 세종청사터미널, 조치원터미널, 세종시 고속 시외버스터미널 3개소를 조사하였다.
- 버스터미널의 기준적합은 51.5%, 기준미적합 5.1%, 미설치 43.5%로 조사되었다.

〈표 3-17〉 버스터미널 항목별 설치율

조사대상	주요 조사항목		기준적합		기준미적합		미설치	
			개소수	%	개소수	%	개소수	%
합계			122	51.5	12	5.1	103	43.5
매개 시설	보행접근로	주출입구	3	100.0	0	0.0	0	0.0
		유효 폭 및 활동 공간	12	100.0	0	0.0	0	0.0
	주 출입구 (문)	출입구바닥면단차	3	100.0	0	0.0	0	0.0
		문 형태	5	100.0	0	0.0	0	0.0
		손잡이 및 점자표지판	6	66.7	0	0.0	3	33.3
		기타시설	0	0.0	0	0.0	9	100.0
		출입문구조	0	0.0	0	0.0	3	100.0
		위치	0	0.0	1	100.0	0	0.0
	장애인전용 주차구역	유효 폭	1	100.0	0	0.0	0	0.0
		크기	1	100.0	0	0.0	0	0.0
		마감	1	100.0	0	0.0	0	0.0
안내표시		1	100.0	0	0.0	0	0.0	
내부 시설	복도 및 통로	유효 폭	3	100.0	0	0.0	0	0.0
		바닥	8	88.9	0	0.0	1	11.1
		손잡이	3	33.3	0	0.0	6	66.7
		보행 장애물	3	100.0	0	0.0	0	0.0
		안전성확보	1	33.3	0	0.0	2	66.7
위생 시설	장애인 전용화장실	설치장소	6	100.0	0	0.0	0	0.0
		재질과 마감	9	100.0	0	0.0	0	0.0
		대변기, 칸막이	10	83.3	0	0.0	2	16.7
	대변기	활동공간	8	66.7	4	33.3	0	0.0
		좌대높이	2	66.7	1	33.3	0	0.0
		손잡이	0	0.0	0	0.0	6	100.0
		기타설비	0	0.0	1	33.3	2	66.7
	소변기	구조	2	66.7	0	0.0	1	33.3
		손잡이	2	33.3	0	0.0	4	66.7
	세면대	구조	2	66.7	1	33.3	0	0.0
손잡이 및 기타설비		1	8.3	4	33.3	7	58.3	
안내 시설	점자블록	크기 및 색상	8	66.7	0	0.0	4	33.3
		설치	2	66.7	0	0.0	1	33.3
	유도 및 안내시설	안내판	0	0.0	0	0.0	6	100.0
		음성안내	0	0.0	0	0.0	3	100.0
		유도신호	0	0.0	0	0.0	3	100.0
		위치	0	0.0	0	0.0	3	100.0
		안내표시	0	0.0	0	0.0	3	100.0
	경보피난시설	경보장치	0	0.0	0	0.0	6	100.0
그 밖의 시설	매표소, 판매기	공간	3	100.0	0	0.0	0	0.0
		구조	7	77.8	0	0.0	2	22.2
		기타	1	33.3	0	0.0	2	66.7
	탑승구시설	승강장	6	26.1	0	0.0	17	73.9
		휠체어사용자용승강구의 안내	1	25.0	0	0.0	3	75.0
		임산부 휴게시설	1	20.0	0	0.0	4	80.0

주 : 1) 기준적합은 「교통약자의 이동편의 증진법, 2017.03.30 개정」 시행규칙 별표1(이동편의시설의 구조·재질에 관한 세부기준)의 기준에 맞게 설치된 경우이며, 기준 미적합은 법적기준에 맞지 않게 설치 되어 있거나, 유지 및 관리 상태가 불량한 경우임

2) - 부분은 해당사항이 없는 항목임

점자블럭 적합설치(조치원 공영버스터미널)



승강장 점자블럭(선형) 미설치(조치원 공영버스터미널)



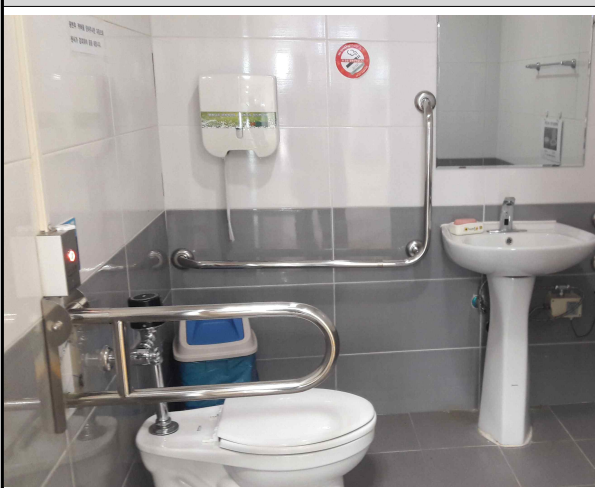
수유실 설치(세종시 고속시외버스터미널)



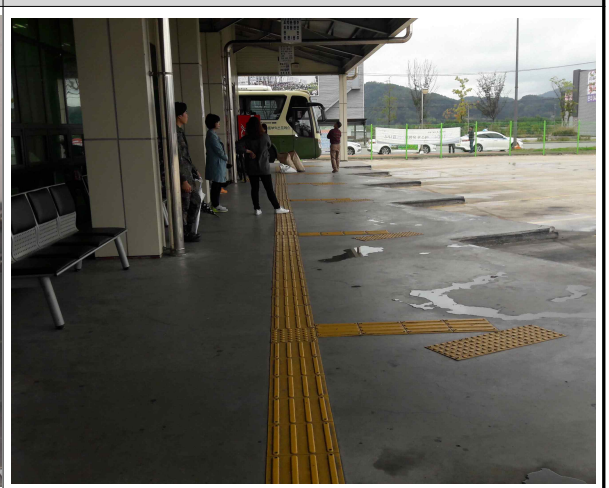
주출입구 점자블럭(세종청사 터미널)



장애인 화장실 기준 적합(세종시 고속시외버스터미널)



승강장 점자블럭 적합설치(세종시 고속시외버스터미널)





(3) 철도역사 이동편의시설 설치 현황

- 철도역사는 소정리역, 전의역, 조치원역, 부강역 4개소를 조사하였다.
- 철도역사는 기준적합이 78.4%로 타 여객시설에 비해 높게 나타났으며, 손잡이의 점자안내가 미흡한 것으로 조사되었다.

〈표 3-18〉 철도역사 항목별 설치율

조사대상	주요 조사항목		기준적합		기준미적합		미설치	
			개소수	비율	개소수	비율	개소수	비율
합계			—	78.4	—	0.5	—	21.1
매개 시설	보행접근로	주출입구	4	100.0	0	0.0	0	0.0
		유효 폭 및 활동 공간	4	100.0	0	0.0	0	0.0
	주 출입구 (문)	출입구바닥면단차	4	100.0	0	0.0	0	0.0
		문 형태	4	100.0	0	0.0	0	0.0
		손잡이 및 점자표지판	1	25.0	0	0.0	3	75.0
		기타시설	4	100.0	0	0.0	0	0.0
		출입문구조	4	100.0	0	0.0	0	0.0
		장애인전용 주차구역	위치 및 유효 폭	2	50.0	0	0.0	2
	크기		2	50.0	0	0.0	2	50.0
	마감		2	50.0	0	0.0	2	50.0
	안내표시		2	50.0	0	0.0	2	50.0
	내부 시설	복도 및 통로	유효 폭	4	100.0	0	0.0	0
바닥			4	100.0	0	0.0	0	0.0
손잡이			0	0.0	0	0.0	4	100.0
보행 장애물			4	100.0	0	0.0	0	0.0
안전성 확보			4	100.0	0	0.0	0	0.0
경사로			유효 폭 및 활동 공간	1	100.0	0	0.0	0
		기울기	1	100.0	0	0.0	0	0.0
		손잡이	1	100.0	0	0.0	0	0.0
		재질마감	1	100.0	0	0.0	0	0.0
		점자블록	1	100.0	0	0.0	0	0.0
		승강기	위치 및 활동 공간	1	100.0	0	0.0	0
크기			1	100.0	0	0.0	0	0.0
이용자 조작설비			1	100.0	0	0.0	0	0.0
엘리베이터 내부			1	100.0	0	0.0	0	0.0
출입문			1	100.0	0	0.0	0	0.0
기타설비			1	100.0	0	0.0	0	0.0
에스컬레이터		유효 폭 및 속도	1	100.0	0	0.0	0	0.0
		손잡이	1	100.0	0	0.0	0	0.0
		디딤판	1	100.0	0	0.0	0	0.0
		기타설비	1	100.0	0	0.0	0	0.0
		안전설비	0	0.0	0	0.0	1	100.0
		계단	계단의 형태	1	100.0	0	0.0	0
계단참			1	100.0	0	0.0	0	0.0
손잡이 및 점자표지판			0	0.0	0	0.0	1	100.0
재질과 마감			1	100.0	0	0.0	0	0.0
추락방지			1	100.0	0	0.0	0	0.0
조명			1	100.0	0	0.0	0	0.0

〈표 계 속〉

조사대상	주요 조사항목		기준적합		기준미적합		미설치	
			개소수	비율	개소수	비율	개소수	비율
위생시설	장애인 전용화장실	설치장소	4	100.0	0	0.0	0	0.0
		재질과 마감	4	100.0	0	0.0	0	0.0
		대변기, 칸막이	4	100.0	0	0.0	0	0.0
	대변기	활동공간	4	100.0	0	0.0	0	0.0
		좌대높이	4	100.0	0	0.0	0	0.0
		손잡이	4	100.0	0	0.0	0	0.0
		기타설비	4	100.0	0	0.0	0	0.0
	소변기	구조	4	100.0	0	0.0	0	0.0
		손잡이	3	75.0	0	0.0	1	25.0
	세면대	구조	4	100.0	0	0.0	0	0.0
		손잡이 및 기타설비	4	100.0	0	0.0	0	0.0
안내시설	점자 블록	크기 및 색상	3	75.0	1	25.0	0	0.0
		설치	3	75.0	0	0.0	1	25.0
	유도 및 안내시설	안내판	4	100.0	0	0.0	0	0.0
		음성안내	0	0.0	0	0.0	4	100.0
		유도신호	0	0.0	0	0.0	4	100.0
		위치	4	100.0	0	0.0	0	0.0
		안내표시	4	100.0	0	0.0	0	0.0
	경보피난시설	경보장치	0	0.0	0	0.0	4	100.0
그 밖의 시설	매표소, 판매기 음료대	공간	4	100.0	0	0.0	0	0.0
		구조	4	100.0	0	0.0	0	0.0
		기타	4	100.0	0	0.0	0	0.0
	개찰구	유효폭	4	100.0	0	0.0	0	0.0
	탑승구시설	승강장	1	25.0	0	0.0	3	75.0
		휠체어사용자용승강구의 안내	0	0.0	0	0.0	4	100.0
	임산부 휴게시설		1	33.3	0	0.0	2	66.7

주 : 1) 기준적합은 「교통약자의 이동편의 증진법, 2017.03.30 개정」 시행규칙 별표1(이동편의시설의 구조·재질에 관한 세부기준)의 기준에 맞게 설치된 경우이며, 기준 미적합은 법적기준에 맞지 않게 설치 되어 있거나, 유지 및 관리 상태가 불량한 경우임

2) - 부분은 해당사항이 없는 항목임



<p>주출입구 경사로 및 점자블럭 설치(부강역)</p> 	<p>장애인화장실 설치(부강역)</p> 
<p>주출입구 경사로 설치(소정역)</p> 	<p>안내시설 설치(전의역)</p> 
<p>역사 내부 점자블럭 설치(조치원역)</p> 	<p>수유실 설치(조치원역)</p> 

3) 버스정류장 이동편의시설 설치현황

(1) 버스정류장 설치현황

- 세종특별자치시 설치된 버스정류장은 쉼터형 버스정류장이 528개소, 표지판형이 410개소 총 1,079개소가 운영중에 있으며, 이중 362개소에 BIS가 설치되어 있는 것으로 조사되었다.

〈표 3-19〉 버스정류장 설치현황

구 분	버스정류장				비고 (BIS 설치)
	쉼터형	표지판형	미설치	합계	
세종특별자치시	528	410	141	1,079	362

자료: 세종특별자치시 내부자료 및 본사 현장조사자료, 2017.10



〈그림 3-9〉 세종특별자치시 버스정류장 유형



(2) 버스정류장 이동편의시설 설치 기준

- 버스정류장의 조사항목으로는 보도, 점자블럭, 안내시설, 기타시설로 구분 하여 조사하였다.
- 세종특별자치시 버스정류장에 대해 교통약자의 이동편의 증진법 시행령 별표1에 의하여 이동편의시설의 구조·재질 등에 관한 세부기준을 적용하여 조사하였다.

〈표 3-20〉 세부조사항목(버스정류장)

항 목	주요 세부항목	법 적 기 준
계	—	6개 항목
보도	1. 턱낮추기	• 보도와 차도의 높이 : 15cm 내외
	2. 활동공간	• 휠체어의 진출입, 회전이 가능
점자블럭	3. 승강장	• 점형블럭 설치(보도폭이 좁을시 점형만 설치)
		• 선형블럭 설치(보도폭이 넓은 경우 점형과 병행)
안내시설	4. 위치	• 행선지, 시간표등의 버스운행정보에 관한 안내판은 휠체어장애인 및 어린이의 눈높이 (1.5m 내외)
	5. 안내판	• 점자안내
		• 음성안내
기타	6. 벤치 및 휴게시설	• 지붕설치
		• 교통약자가 앉을 수 있는 높이
버스정보 조화버튼	7. 안내기기 설치	• 버스정보 조화버튼 1.2m이내 설치

자료: 이동편의시설의 구조·재질 등에 관한 세부기준 [별표 1]

(3) 버스정류장 조사결과

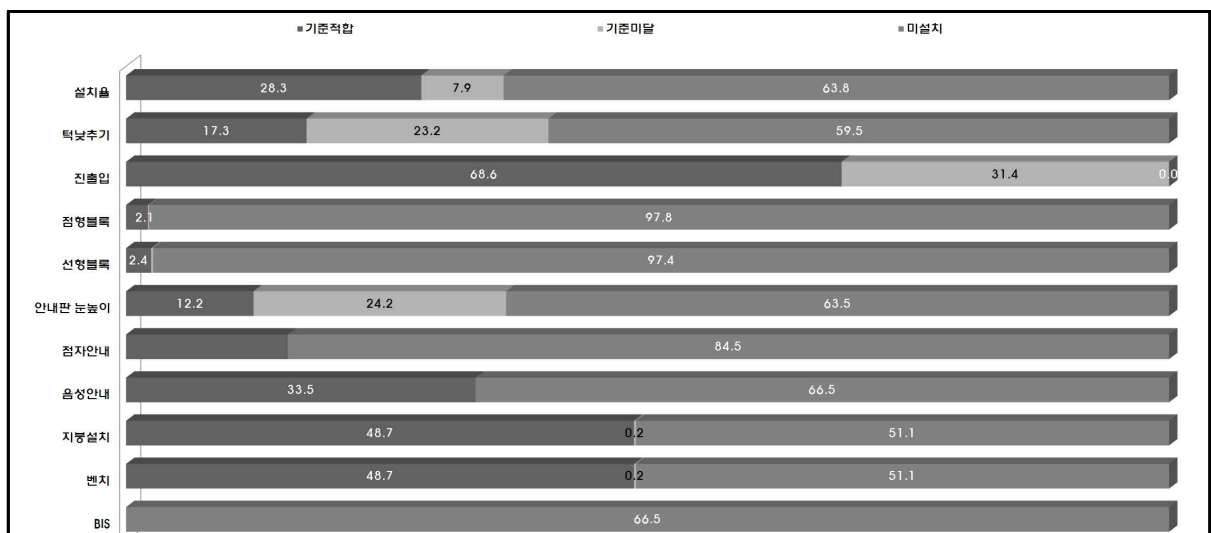
- 세종특별자치시의 총 버스정류장 1,079개소를 전수조사를 실시하였으며, 기준적합은 28.3%, 기준미달 7.9%, 미설치 63.8%로 조사되었다.

〈표 3-21〉 버스정류장 항목별 설치율

(단위 : %)

항 목	주요 세부항목	법 적 기 준	기준 적합		기준 미달		미설치	
			개소수	%	개소수	%	개소수	%
계	—	6개 항목	—	28.3	—	7.9	—	63.8
보도	1. 턱낮추기	•보도와 차도의 높이 15cm 내외	187	17.3	250	23.2	642	59.5
	2. 활동공간	•휠체어의 진출입, 회전이 가능	740	68.6	339	31.4	0	0.0
점자블럭	3. 승강장	•점형블럭 설치(보도폭이 좁을시 점형만 설치)	23	2.1	1	0.1	1,055	97.8
		•선형블럭 설치(보도폭이 넓은 경우 점형과 병행)	26	2.4	2	0.2	1,051	97.4
안내 시설	4. 위치	•행선지, 시간표등의 버스운행정보에 관한 안내판은 휠체어장애인 및 어린이의 눈높이 (1.5m 내외)	132	12.2	261	24.2	686	63.5
	5. 안내판	•점자안내	167	15.5	0	0.0	912	84.5
		•음성안내	362	33.5	0	0.0	717	66.5
	6. 벤치	•교통약자가 앉을 수 있는 높이	526	48.7	2	0.2	551	51.1
	7. 안내시설	•버스정보 조회버튼 1.2m이내 설치	362	33.5	0	0.0	717	66.5

주 : 기준적합은 「교통약자의 이동편의 증진법, 2017.03.30 개정」 시행규칙 별표1(이동편의시설의 구조·재질에 관한 세부기준)의 기준에 맞게 설치된 경우이며, 기준 미적합은 법적기준에 맞지 않게 설치 되어 있거나, 유지 및 관리 상태가 불량한 경우임



〈그림 3-10〉 버스정류장 항목별 설치율



<p>버스정보안내시스템 설치</p>	<p>버스운행노선 안내도</p>
	
<p>시설 노후화</p>	<p>점자안내시설 설치</p>
	
<p>점형블럭 및 선형블럭 미설치</p>	<p>휠체어 회전공간 미확보</p>
	

라. 도로시설별 이동편의시설 조사

1) 도로시설별 조사개요

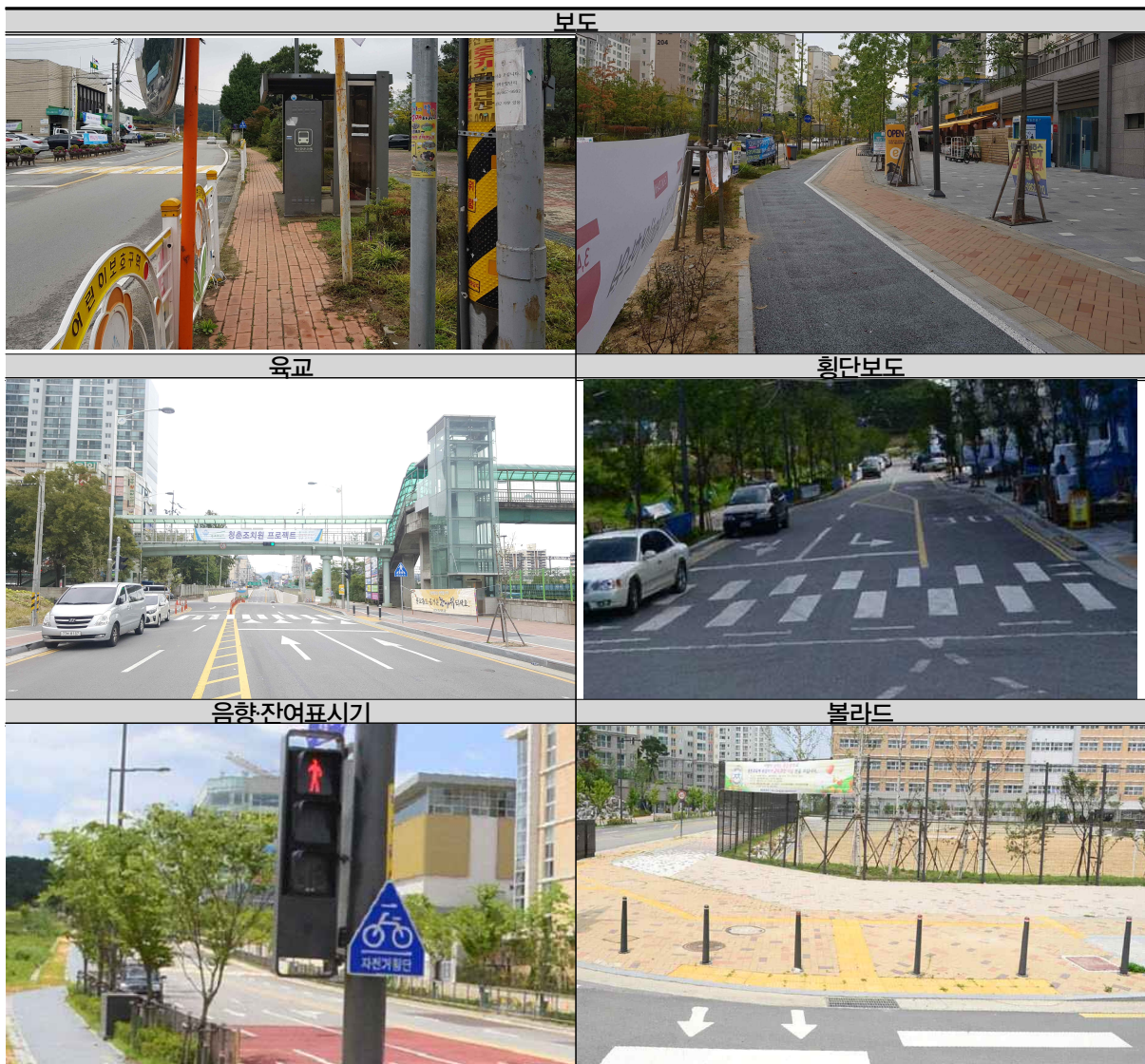
(1) 도로시설별 이동편의시설 종류

- 세종특별자치시 도로조사는 신도심과 구도심으로 구분하여 조사하였으며, 신도심은 버스정류장이 설치된 보도, 구도심은 면사무소를 중심으로 보도가 설치되어 있는 도로를 조사구간으로 선정하였다.
- 조사항목은 보도, 육교 및 지하보도, 음향신호기 및 잔여표시기 등을 조사대상으로 선정하여 조사하였다.

〈표 3-22〉 도로(보도) 조사대상

이동편의 여객시설	교통약자가 통행할 수 있는 보도	교통약자가 통행 할 수 있는 육교 및 지하보도	교통약자가 이용 할 수 있는 횡단보도	교통약자가 이용할 수 있는 음향신호기 및 잔여표시기
보도	○	○	○	○

자료 : 「교통약자의 이동편의 증진법 시행령」 2016. 08. 12 일부개정





(2) 세부 조사항목

- 세종특별자치시 중로 이상의 도로의 보도부분에서 보도포장, 보행안전지대, 보도턱낮춤, 블라드 등을 중심으로 조사하였다.

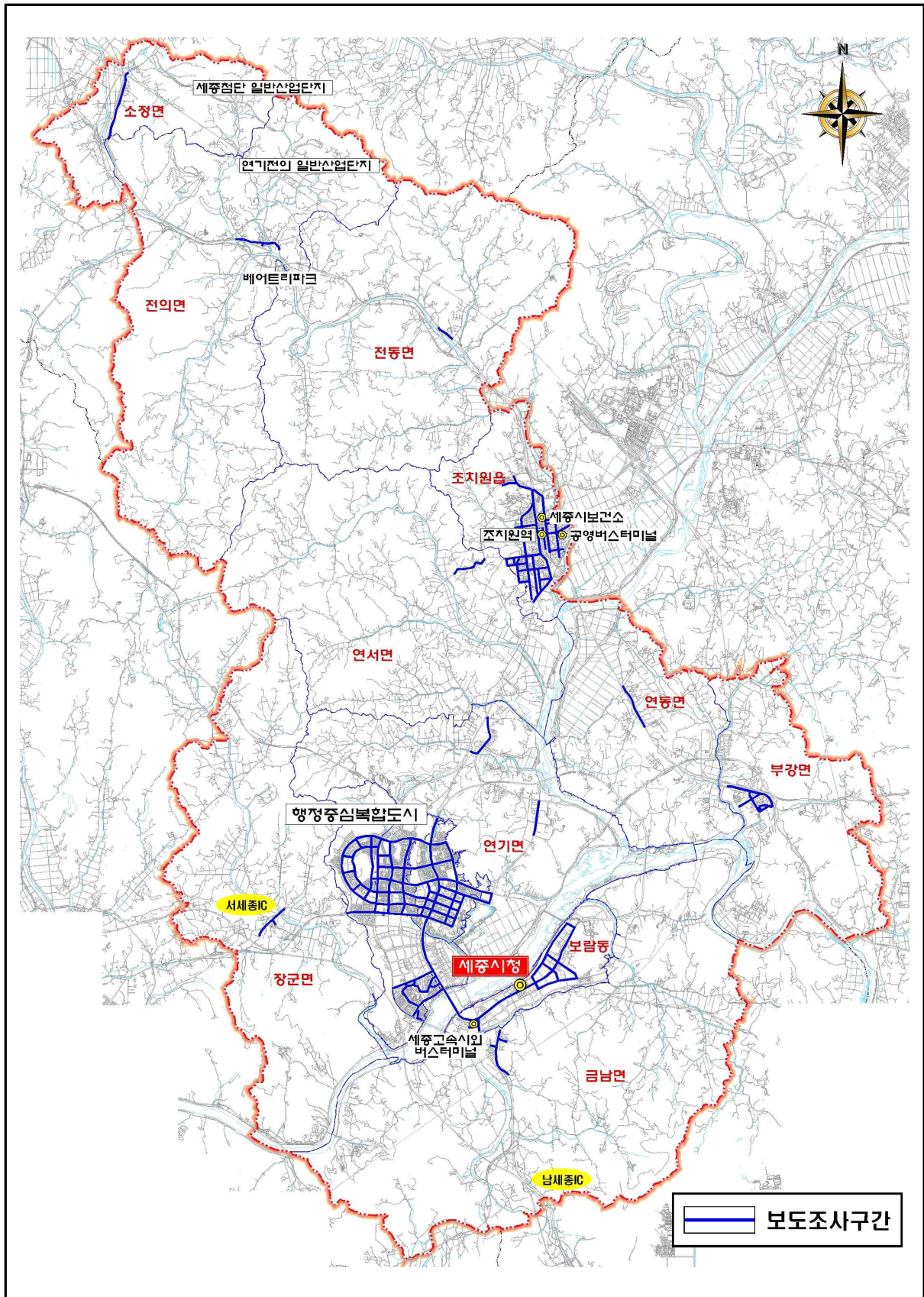
〈표 3-23〉 세부조사항목(보도)

구 분	주 요 법 적 기 준
계	7개항목
1. 보도	<ul style="list-style-type: none"> • 유효보도폭 2m 이상 • 유효폭 1.5m이하인 경우 50m마다 1.5mX1.5m이상 교행구역 설치 • 유효폭 1.5m미만 경사진 보도가 있을 시 30m마다 1.5mX1.5m 참 설치
2. 포장	<ul style="list-style-type: none"> • 평탄하고 미끄러지지 않는 마감 및 재질 • 보도 포상시 이음새의 틈이 벌어지지 않고 바닥면을 평탄하게 시공 • 교통약자가 빠질 위험이 있는 곳은 덮개 설치하되 덮개표면은 같은 높이로 설치 • 덮개에 격자구멍또는 틈새가 있을 시 간격이 1cm이하가 되도록 함
3. 블라드	<ul style="list-style-type: none"> • 높이 : 80~100cm 내외, 지름 : 10~20cm 내외
4. 턱낮추기	<ul style="list-style-type: none"> • 보도와 차도의 경계구간은 2cm 이하로 설치 • 보도와 차도의 경계구간 턱낮추기 또는 연석경사로, 부분경사로 설치 • 주택가학교주변 편도2차로이하일시 보도와 차도의 높이를 같게 할 수 있음 • 연석경사로 유효폭 0.9m이상 • 기울기 1/12이하 • 경사로 옆면 기울기 1/10 • 턱낮추기가 안되거나 유효폭 2m이하인 경우 유효폭 0.9m이상인 부분경사로 설치 가능
5. 점지블럭	<ul style="list-style-type: none"> • 점형블럭 설치 유무 • 선형블럭 설치 유무 • 안전지대에는 점형블럭, 선형블럭 설치 • 음향신호기 전면에는 점형블럭 설치

자료: 이동편의시설의 구조·재질 등에 관한 세부기준 [별표 1]

(3) 조사대상도로

구분	내용
도로	신도심 : 버스정류장이 설치된 보도 조사(64km) 구도심 : 면사무소를 중심으로 보도가 설치되어 있는 도로 (36km)
육교 및 지하보도	총 18개소
음향신호기	총 285개소
잔여표시기	총 915개소



〈그림 3-11〉 조사대상 도로망도



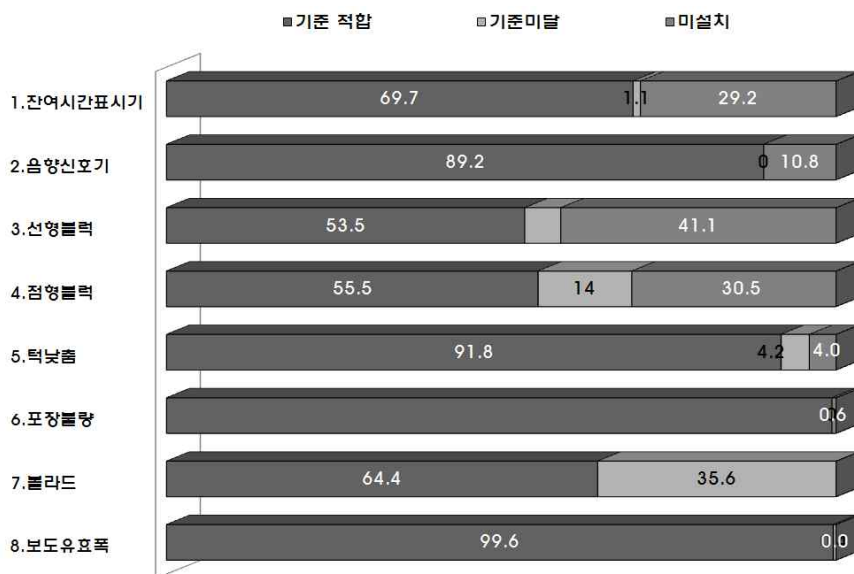
마. 보행환경조사 조사 결과

(1) 보행환경조사 종합 설치율

- 본 계획의 조사대상 도로의 이동편의시설에 대한 실태분석은 유효폭원, 점형블럭, 선형블럭, 턱낮춤, 보도포장상태, 불라드 설치현황 등의 항목을 위주로 조사하였다.
- 보도의 이동편의실태조사결과 적합 설치율은 구도심은 55.7%, 신도심은 96.8%로 총 76.3%로 조사되었다.

〈표 3-24〉 보도시설 및 보행환경 종합 현황

구 분	구도심						신도심						전체					
	기준적합		미적합		미설치		기준적합		미적합		미설치		기준적합		미적합		미설치	
	개소	%	개소	%	개소	%	개소	%	개소	%	개소	%	개소	%	개소	%	개소	%
평균 설치율	—	55.7	—	6.8	—	37.4	—	96.8	—	0.2	—	3.0	—	76.3	—	3.5	—	20.2
유효폭	525	87.8	62	10.4	11	1.8	1001	99.7	3	0.3	0	0.0	1526	93.7	65	5.3	11	0.9
점형블럭	271	43.3	0	0.0	355	56.7	1525	98.3	4	0.3	22	1.4	1796	70.8	4	0.1	377	29.1
선형블럭	270	43.4	0	0.0	352	56.6	1528	98.8	0	0.0	19	1.2	1798	71.1	0	0.0	371	28.9
턱낮춤	494	82.2	67	11.1	40	6.7	1540	99.6	5	0.3	1	0.1	2034	90.9	72	5.7	41	3.4
보도포장	449	59.3	148	19.6	160	21.1	1540	99.9	2	0.1	0	0.0	1989	79.6	150	9.8	160	10.6
불라드	115	18.5	0	0.0	507	81.5	1307	84.5	0	0.0	240	15.5	1422	51.5	0	0.0	747	48.5



〈그림 3-12〉 보행환경 종합 현황

<p>유효보도폭원 적합설치</p>	<p>턱낮춤 기준적합 설치</p>
	
<p>점형블럭 기준적합설치</p>	<p>보도내 불법주정차 단속 필요(유효폭원)</p>
	
<p>블라드 기준 미적합</p>	<p>보도 상태 불량</p>
	



(2) 교통약자가 이용할 수 있는 음향신호기 및 잔여시간표시기

① 조사개요

- 세종특별자치시내의 음향신호기 및 잔여시간표시기를 대상으로 작동여부, 스위치 거리·높이·거리 등을 중심으로 조사하였다.

〈표 3-25〉 세부조사내용

구 분	법적기준	비고
음향신호기	· 총 285개소 설치	표본조사
잔여시간표시기	· 총 915개소 설치	

〈표 3-26〉 세부조사항목(횡단보도)

구 분		법 적 기 준
계		3개항목
음향신호기	1. 음향신호기작동여부	· 녹색신호가 켜져 있는 동안에는 균일한 신호음을 내어야 한다.
	2. 스위치거리	· 횡단보도로부터 1미터 이내의 지점
	3. 스위치높이	· 높이는 바닥면으로부터 1.5미터 내외로 하여야한다. (본 과업에서는 1.2m~1.55m를 기준으로 하였음)
	4. 스위치종류	· 리모콘식 음향신호기 설치시 수동식과 함께 설치 가능
잔여시간표시기	5. 잔여시간 표시기	· 작동여부
		· 간선도로, 어린이 보호구역 및 보행우선구역에는 잔여시간 표시기 설치

자료: 이동편의시설의 구조·재질 등에 관한 세부기준 [별표 1]

② 음향신호기 및 잔여표시기 조사결과

- 세종특별자치시에는 조사구간내에는 신호기는 총 1,305개소로 조사되었으며, 교통신호기 중 음향 신호기 285개소, 잔여시간표시기 915개소가 설치되어 있다.
- 음향신호기 및 잔여시간표시기 총 설치율을 살펴보면 기준적합이 33.9%, 기준 미설치 66.1%로 나타났다.

〈표 3-27〉 음향신호기 및 잔여시간 표시기 실태분석 결과

구 분		법 적 기 준	기준적합		기준미달		미설치	
			개소	%	개소	%	개소	%
계		3개항목	-	33.9	-	0.00	-	66.1
음향신호기	1. 음향신호기작동여부	· 녹색신호가 켜져 있는 동안에는 균일한 신호음을 내어야 한다.	285	21.8	0	0.00	1,020	78.2
	2. 스위치거리	· 횡단보도로부터 1미터 이내의 지점	285	21.8	0	0.00	1,020	78.2
	3. 스위치높이	· 높이는 바닥면으로부터 1.5미터 내외로 하여야한다. (본 과업에서는 1.2m~1.55m를 기준으로 하였음)	285	21.8	0	0.00	1,020	78.2
잔여시간표시기	4. 잔여시간 표시기	· 작동여부	915	70.1	0	0.00	390	29.9

주1 : 기준적합은 「교통약자의 이동편의 증진법, 2017.03.30 개정」 시행규칙 별표1(이동편의시설의 구조·재질에 관한 세부기준)의 기준에 맞게 설치된 경우이며, 기준 미적합은 법적기준에 맞지 않게 설치 되어 있거나, 유지 및 관리 상태가 불량한 경우임.

(3) 교통약자가通行할 수 있는 육교 및 지하보도

① 조사개요

- 육교 및 지하도에 대하여 세부조사 항목은 다음과 같으며 설치위치, 유효 폭원, 손잡이를 중심으로 조사하였다.

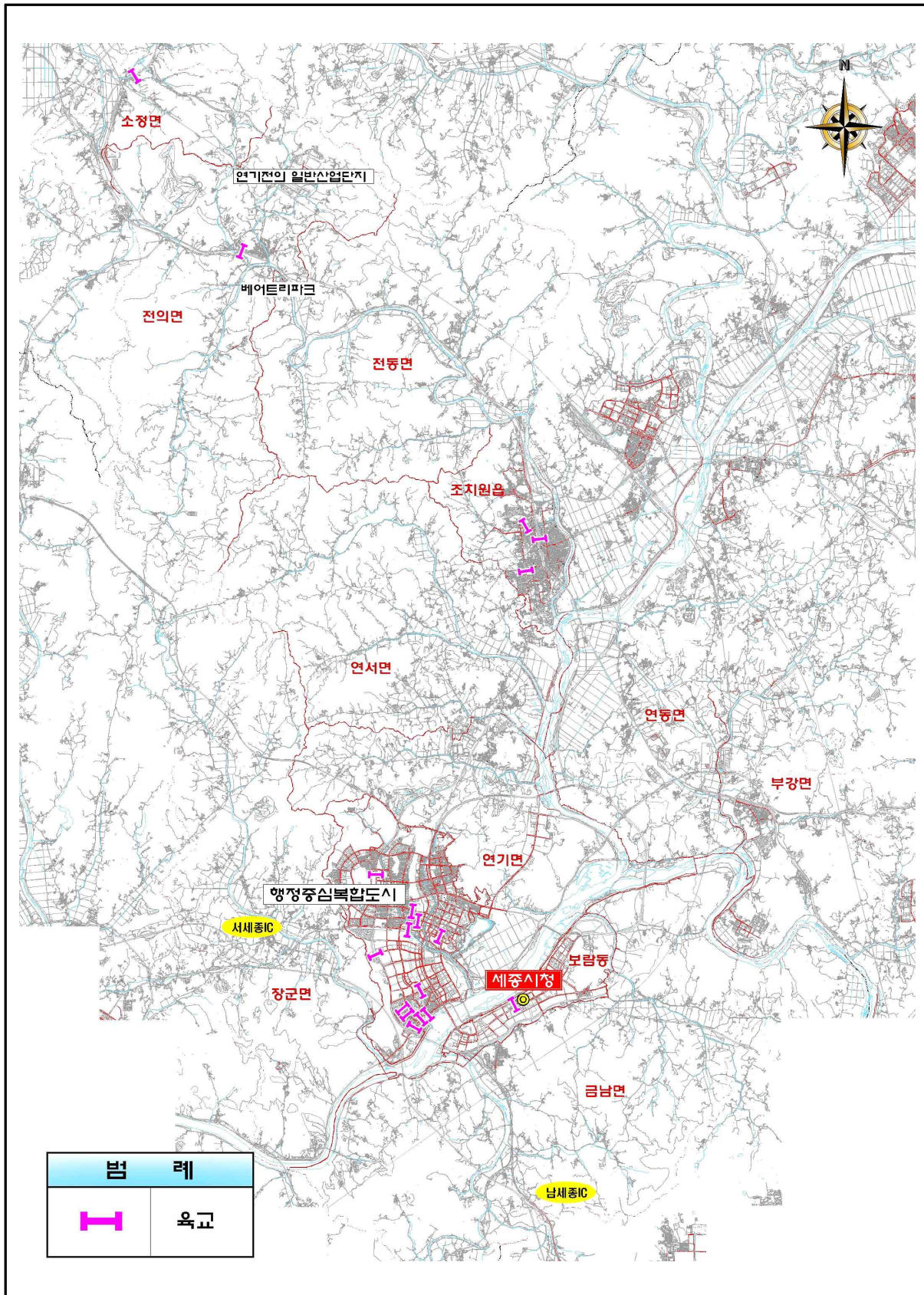
〈표 3-28〉 세부조사항목(육교)

구 분	법적기준
계	3개항목
1. 설치위치	• 주변30m내 횡단보도
	• 경사로(승강기, 에스컬레이터, 경사로 함께 설치 가능)
	• 엘리베이터
2. 폭원	• 계단,통로,경사로 유효 폭(2.0m)
3. 손잡이	• 손잡이 높이(0.8~0.9m)
	• 손잡이 지름(3.2~3.8cm)
	• 손잡이틈(0.5cm이상)
	• 손잡이 양끝부분/굴절부분 점자표지

자료: 이동편의시설의 구조·재질 등에 관한 세부기준 [별표 1]

〈표 3-29〉 육교 설치현황

연번	위 치	도 로	승강설비 설치여부	경사로
1	신흥리 214-4	세종로	×	○
2	조치원읍 원리 141-59	경부선	○	○
3	조치원읍 서창리 295-1	세종로	×	×
4	어진동 596	가름로	×	×
5	종촌동 698	도움1로	×	○
6	종촌동 653	도움3로	×	○
7	한솔동 984	누리로	×	○
8	누리로54 :516단지앞	누리로	○	○
9	누리로54: 525단지앞	누리로	○	○
10	어울로 89	어울로	○	○
11	나리로 43	나리로	○	○
12	전의면 읍내리 126-1	운주산로	×	○
13	소정면 대곡리 421	세종로	×	×
14	보람동 625-7	한누리대로	×	○
15	세종로 941 가덕초	세종로	○	○
16	한솔동 981(미르초)	나리로	○	○
17	아름동 1308	세종로	○	○
18	어진동 678	가름로	○	○



〈그림 3-13〉 육교 위치도

② 육교 및 지하보도 조사결과

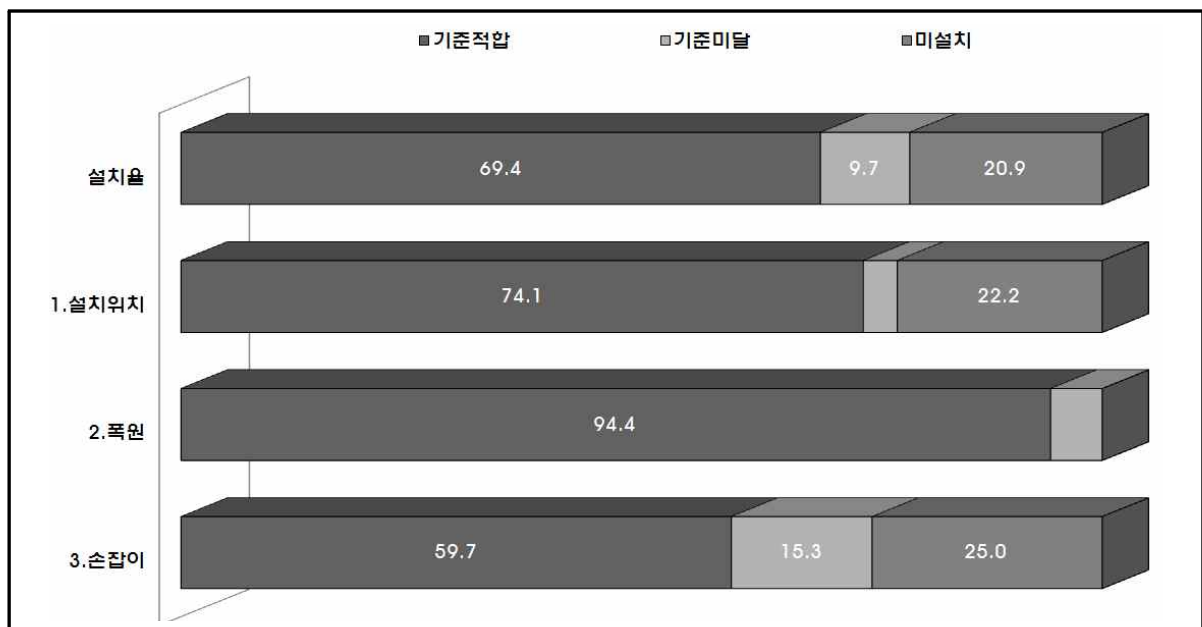
- 조사대상 18개 육교 중 경사로와 엘리베이터 등 수직이동시설이 없는 지점은 3개소로 조사되었다.
- 세종특별자치시 신도심내에 위치한 육교의 기준적합률은 높게 나타났으며, 세종시 육교의 적합설치율은 69.4%로 조사되었다.

〈표 3-30〉 육교실태조사결과

(단위 : %)

구 분	법적기준	기준적합		기준미달		미설치	
		개소	%	개소	%	개소	%
계	3개항목	—	69.4	—	9.7	—	20.9
1. 설치위치	• 주변30m내 횡단보도	18	100.0	0	0.0	0	0.0
	• 경사로	13	72.2	2	11.1	3	16.7
	• 엘리베이터	9	50.0	0	0.0	9	50.0
2. 폭원	• 계단,통로,경사로 유효 폭(2.0m)	17	94.4	1	5.6	0	0.0
3. 손잡이	• 손잡이 높이(0.8~0.9m)	14	77.8	3	16.7	1	5.5
	• 손잡이 지름(3.2~3.8cm)	10	55.6	7	38.9	1	5.5
	• 손잡이틈(0.5cm이상)	17	94.4	1	5.6	0	0.0
	• 손잡이 양끝부분/굴절부분 점자표지	2	11.1	0	0.0	16	88.9

주 : 기준적합은 「교통약자의 이동편의 증진법, 2017.03.30 개정」 시행규칙 별표1(이동편의시설의 구조·재질에 관한 세부기준)의 기준에 맞게 설치된 경우이며, 기준 미적합은 법적기준에 맞지 않게 설치 되어 있거나, 유지 및 관리 상태가 불량한 경우임



〈그림 3-14〉 육교실태조사 설치율(종합)



경사로 설치 필요



손잡이 점자표시 설치필요



시설 노후화 및 관리 미흡



3.3 만족도 조사

3.3.1 조사개요

가. 조사목적

- 이용자 만족도 조사는 「제3차 국가 교통약자 이동편의 증진계획 수립, 2016.12, 국토교통부」에서 제시한 내용을 기준으로 하여 설문항목을 설정하였다.
- 세종특별자치시 관내 교통약자들의 이동편의시설 이용실태 및 만족도를 파악하여 본 계획의 목표설정 및 이동편의시설 확충을 위한 기초자료로 활용하기 위함이다.

나. 조사개요

- 이용만족도 조사는 장애인, 임산부, 어린이, 고령자, 영·유아를 동반한자를 대상으로 하여 설문조사를 실시하였으며, 장애인 설문조사는 세종특별자치시 장애인 복지관을 방문설문을 통하여 이용만족도를 조사하였다.

1) 세부 조사항목

- 이용만족도 설문조사는 교통약자의 특성, 이동특성 및 이용만족도에 대하여 조사하였다.
- 교통약자 특성은 연령, 성별, 장애구분, 거주지역으로 조사하였으며, 이동 특성은 외출빈도, 외출목적, 이용대상시설, 이동수단으로 조사하였다.

〈표 3-31〉 세부조사항목(이용만족도 조사)

조사항목	세 부 조 사 내 용
교통약자 특성	· 연령, 성별, 장애구분, 거주 지역
이동 특성	· 외출빈도, 외출목적, 이용대상시설, 이동수단
이용만족도	· 교통수단 : 시내버스, 특별교통수단 · 여객시설 : 버스정류장, 도시철도 역사 · 보행환경 : 보도, 횡단보도, 육교, 지하보도, 음향신호기 및 잔여표시기



2) 표본을 산출

(1) 설문조사방법

- 본 설문조사는 장애인 100인, 고령자 422인, 임산부 50인, 영유아 동반자 230인 어린이를 동반한자 235인 총 1,037부를 조사하였다.

〈표 3-32〉 설문조사방법

구분		내용	비고
조사일		2016년 12월 1일~2016년 1월 31일	—
이용 만족도 조사 (총 947부)	교통약자	· 장애인: 100인(세종특별자치시 장애인 복지관 방문 및 동별 등록장애인)	표본조사
		· 고령자: 422인(세종특별자치시내 65세이상 노인)	
		· 임산부: 50인(세종특별자치시내 동별 임산부)	
		· 영·유아를 동반한 자: 230인(영유아를 동반한 가족)	
		· 어린이를동반한자: 235인(일반 어린이를 동반한 가족)	

3.3.2 이용만족도 설문조사결과

- 교통약자가 교통수단, 여객시설, 도로(보도)의 이동편의시설 이용 시 느끼는 불편 사항 및 이용에 대한 만족정도를 파악 후 이동편의시설 개선 및 확충 계획 수립 시 기초자료로 활용하는데 목적이 있다.

가. 설문응답지 유형

1) 연령

- 설문조사결과 응답자의 경우 30대가 33.3%로 가장 많은 분포를 보이고 있으며, 그 다음으로 70세 이상의 분포비가 20.5%로 많은 비중을 차지하고 있는 것으로 분석되었다.

〈표 3-33〉 설문응답자 연령

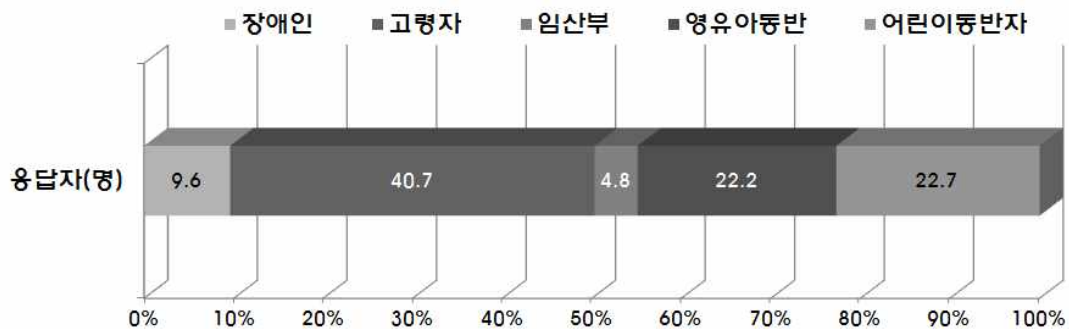
구 분	합계	구성비	장애인		고령자		임산부		영유아동반자		어린이동반자	
			응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)
20대	4	0.4	4	4.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
30대	178	17.2	11	11.0	0	0.0	20	40.0	83	36.1	64	27.2
40대	345	33.3	26	26.0	0	0.0	28	56.0	147	63.9	144	61.3
50대	33	3.2	12	12.0	0	0.0	2	4.0	0	0.0	19	8.1
60대	21	2.0	13	13.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	8	3.4
70대이상	213	20.5	18	18.0	195	46.2	0	0.0	0	0.0	0	0.0
합계	243	23.4	16	16.0	227	53.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0

2) 조사대상

- 전체 설문응답자는 다음과 같다.

〈표 3-34〉 설문응답자 조사대상

구 분	소계	장애인	고령자	임산부	영유아동반자	어린이동반자
응답자(명)	1,037	100	422	50	230	235
구성비(%)	100.0	9.6	40.7	4.8	22.2	22.7



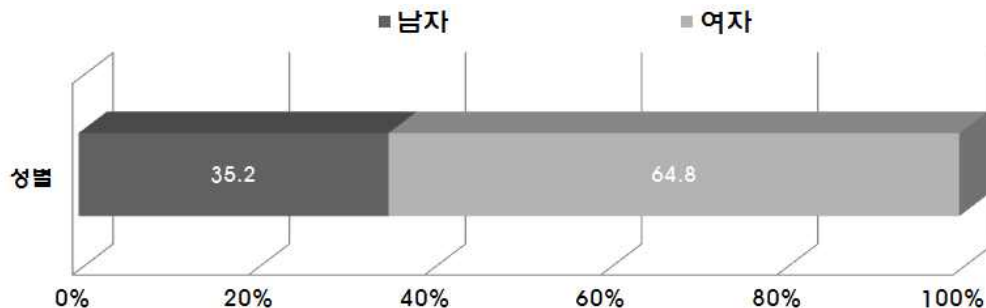
〈그림 3-15〉 설문응답자 조사분포

3) 성별

- 설문조사결과 남성이 35.2%, 여성이 64.8%로 나타났다. 남성보다 여성이 많은 분포를 보이는 것으로 분석되었다.

〈표 3-35〉 설문응답자 성별

구 분	합계 (명)	구성비 (%)	장애인		고령자		임산부		영유아동반자		어린이동반자	
			응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)
남자	365	35.2	62	62.0	240	56.9	0	0.0	0	0.0	63	26.8
여자	672	64.8	38	38.0	182	43.1	50	100.0	230	100.0	172	73.2
합계	1,037	100.0	100	100.0	422	100.0	50	100.0	230	100.0	235	100.0



〈그림 3-16〉 설문응답자 성별분포



나. 이동특성 조사

1) 외출목적

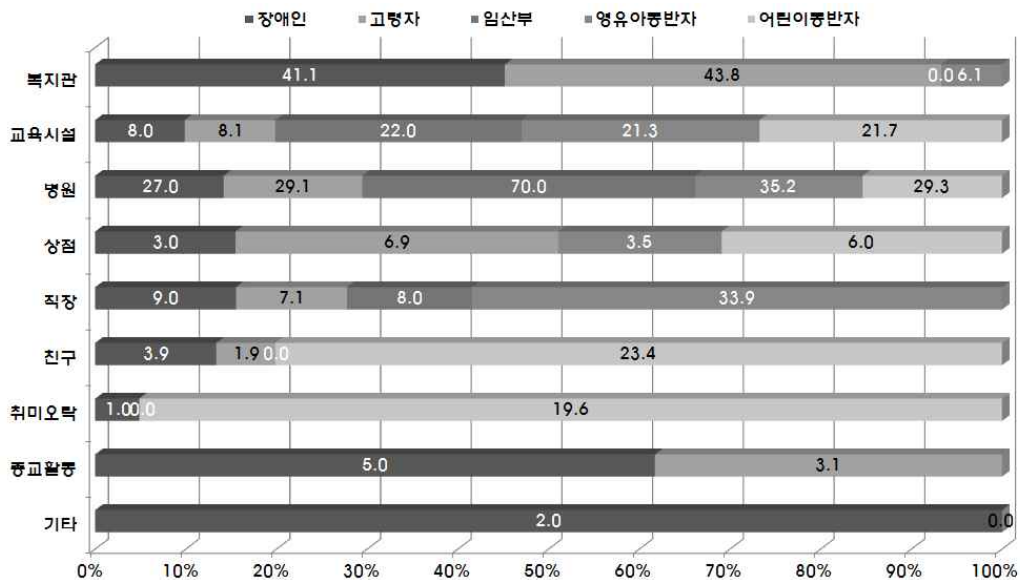
질문1

귀하의 주된 외출 목적은 무엇입니까?

- 위의 질문에 병원방문이 32.3%로 가장 많았으며, 그 다음으로 복지관통행과 교육시설통행이 각각 23.1%, 14.8% 분포를 보이는 것으로 나타났다.

〈표 3-36〉 외출목적

구 분	합계 (명)	구성비 (%)	장애인		고령자		임산부		영유아동반자		어린이동반자	
			응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)
복지관	240	23.1	41	41.1	185	43.8	0	0.0	14	6.1	0	0.0
교육시설	153	14.8	8	8.0	34	8.1	11	22.0	49	21.3	51	21.7
병원	335	32.3	27	27.0	123	29.1	35	70.0	81	35.2	69	29.3
상점	54	5.2	3	3.0	29	6.9	0	0.0	8	3.5	14	6.0
직장	121	11.7	9	9.0	30	7.1	4	8.0	78	33.9	0	0.0
친지방문	67	6.5	4	3.9	8	1.9	0	0.0	0	0.0	55	23.4
취미오락	47	4.5	1	1.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	46	19.6
종교활동	18	1.7	5	5.0	13	3.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0
기타	2	0.2	2	2.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
합계	1,037	100.0	100	100.0	422	100.0	50	100.0	230	100.0	235	100.0



〈그림 3-17〉 외출목적분포

2) 주 이동교통수단

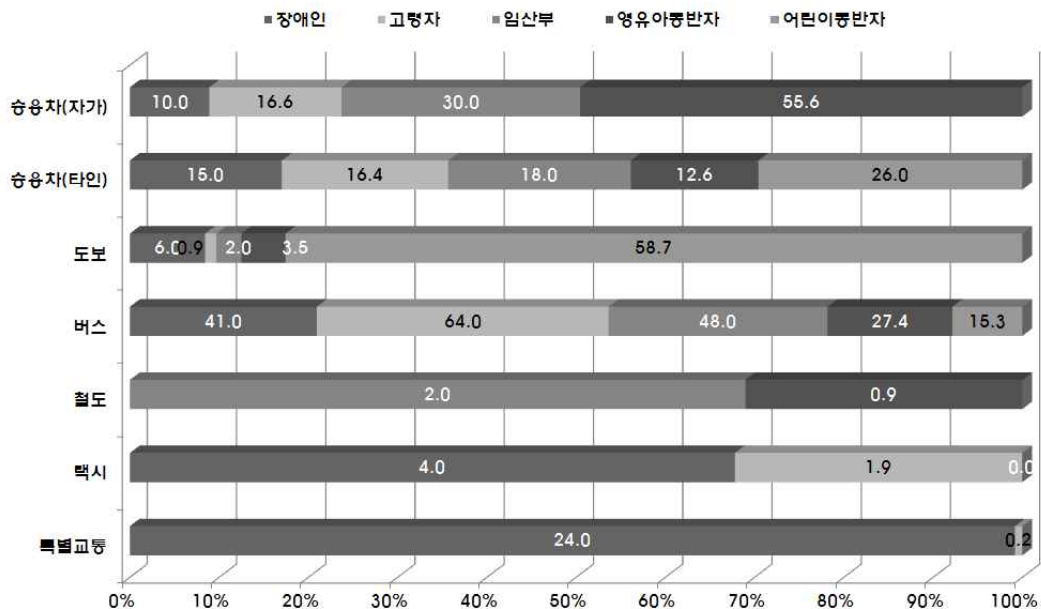
질문2

귀하의 외출시 주 이동교통수단은 무엇입니까?

- 위의 질문에 버스가 41.9%로 가장 많은 분포를 나타냈으며, 그 다음으로는 승용차(자가)가 21.5%로 나타났다.

〈표 3-37〉 주 이동교통수단

구 분	합계 (명)	구성비 (%)	장애인		고령자		임산부		영유아동반자		어린이동반자	
			응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)
승용차 (자가)	223	21.5	10	10.0	70	16.6	15	30.0	128	55.6	0	0.0
승용차 (타인)	183	17.6	15	15.0	69	16.4	9	18.0	29	12.6	61	26.0
도보	157	15.1	6	6.0	4	0.9	1	2.0	8	3.5	138	58.7
버스	434	41.9	41	41.0	270	64.0	24	48.0	63	27.4	36	15.3
철도	3	0.3	0	0.0	0	0.0	1	2.0	2	0.9	0	0.0
택시	12	1.2	4	4.0	8	1.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0
특별교통	25	2.4	24	24.0	1	0.2	0	0.0	0	0.0	0	0.0
합계	1,037	100.0	100	100.0	422	100.0	50	100.0	230	100.0	235	100.0



〈그림 3-18〉 주 이동교통수단 분포



3) 교통약자를 위한 개선사항

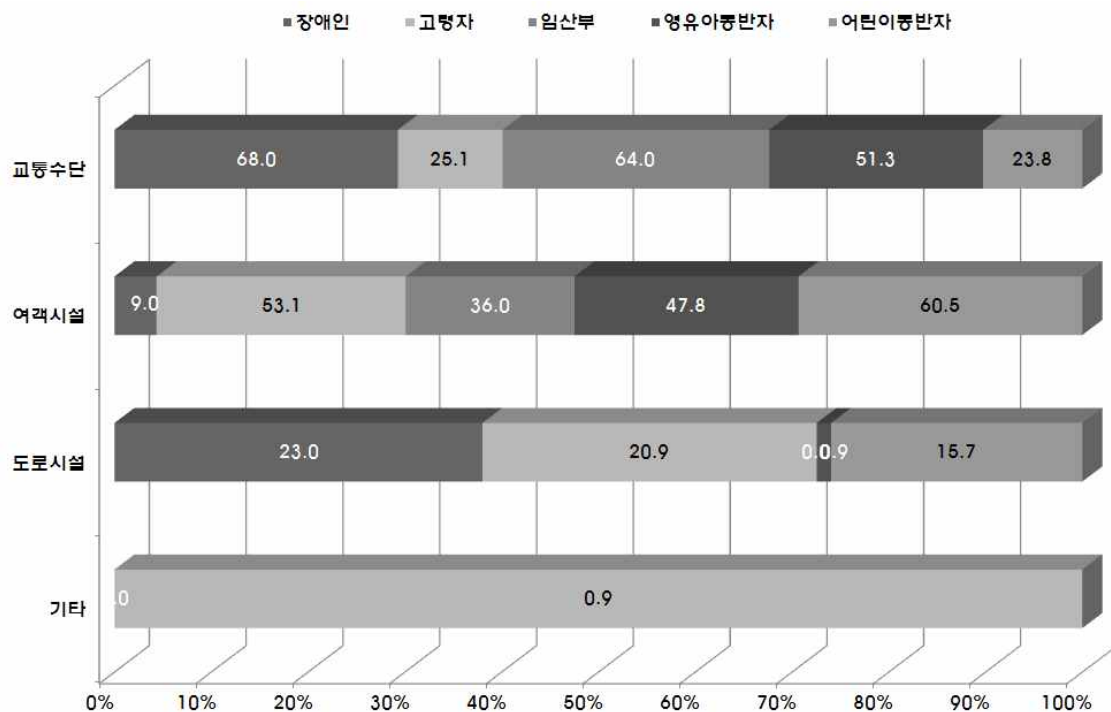
질문3

귀하는 교통약자를 위하여 가장 먼저 개선이 되어야 할부분은 무엇이라 생각 하십니까?

- 위의 질문에 여객시설 개선해야한다는 응답자가 48.5% 가장 많은 분포를 보이는 것으로 나타났으며, 그 다음으로 교통수단이 36.6%로 나타났다.

〈표 3-38〉 교통약자를 위한 개선우선순위

구 분	합계 (명)	구성비 (%)	장애인		고령자		임산부		영유아동반자		어린이동반자	
			응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)
교통수단	380	36.6	68	68.0	106	25.1	32	64.0	118	51.3	56	23.8
여객시설	503	48.5	9	9.0	224	53.1	18	36.0	110	47.8	142	60.5
도로시설	150	14.5	23	23.0	88	20.9	0	0.0	2	0.9	37	15.7
기타	4	0.4	0	0.0	4	0.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0
합계	1,037	100.0	100	100.0	422	100.0	50	100.0	230	100.0	235	100.0



〈그림 3-19〉 교통약자 개선사항 분포

다. 이용만족도 조사만족도 조사

3.3.3 조사개요

가. 조사목적

- 이용자 만족도 조사는 「제3차 국가 교통약자 이동편의 증진계획 수립, 2016.12, 국토교통부」에서 제시한 내용을 기준으로 하여 설문항목을 설정하였다.
- 세종특별자치시 관내 교통약자들의 이동편의시설 이용실태 및 만족도를 파악하여 본 계획의 목표설정 및 이동편의시설 확충을 위한 기초자료로 활용하기 위함이다.

나. 조사개요

- 이용만족도 조사는 장애인, 임산부, 어린이, 고령자, 영·유아를 동반한자를 대상으로 하여 설문조사를 실시하였으며, 장애인 설문조사는 세종특별자치시 장애인 복지관을 방문설문을 통하여 이용만족도를 조사하였다.

1) 세부 조사항목

- 이용만족도 설문조사는 교통약자의 특성, 이동특성 및 이용만족도에 대하여 조사하였다.
- 교통약자 특성은 연령, 성별, 장애구분, 거주지역으로 조사하였으며, 이동 특성은 외출빈도, 외출목적, 이용대상시설, 이동수단으로 조사하였다.

〈표 3-39〉 세부조사항목(이용만족도 조사)

조사항목	세 부 조 사 내 용
교통약자 특성	· 연령, 성별, 장애구분, 거주 지역
이동 특성	· 외출빈도, 외출목적, 이용대상시설, 이동수단
이용만족도	· 교통수단 : 시내버스, 특별교통수단 · 여객시설 : 버스정류장, 철도역사 · 보행환경 : 보도, 횡단보도, 육교, 지하보도, 음향신호기 및 잔여표시기



2) 표본을 산출

(1) 설문조사방법

- 본 설문조사는 장애인 62인, 고령자 109인, 임산부 63인, 영유아 동반자 57인 어린이 56인, 일반인 278인으로 총 625부를 조사하였다.

〈표 3-40〉 설문조사방법

구분		내용	비고
조사일		2017년 7월 17일~2017년 9월 15일	—
이용 만족도 조사 (총 625부)	교통약자	· 장애인: 62인(세종특별자치시 장애인 복지관 방문 및 동별 등록장애인)	표본조사
		· 고령자: 109인(세종특별자치시내 65세이상 노인)	
		· 임산부: 63인(세종특별자치시내 동별 임산부)	
		· 영·유아를 동반한 자: 57인(영유아를 동반한 가족)	
	일반인	· 어린이: 56인(일반 어린이 및 어린이를 동반한 가족)	
		· 278인	

3.3.4 이용만족도 설문조사결과

- 교통약자가 교통수단, 여객시설, 도로(보도)의 이동편의시설 이용 시 느끼는 불편 사항 및 이용에 대한 만족정도를 파악 후 이동편의시설 개선 및 확충 계획 수립 시 기초자료로 활용하는데 목적이 있다.

가. 설문응답자 유형

1) 연령

- 설문조사결과 응답자의 경우 30대가 24.0%로 가장 많은 분포를 보이고 있으며, 그 다음으로 20대 분포비가 20.2%로 많은 비중을 차지하고 있는 것으로 분석되었다.

〈표 3-41〉 설문응답자 연령

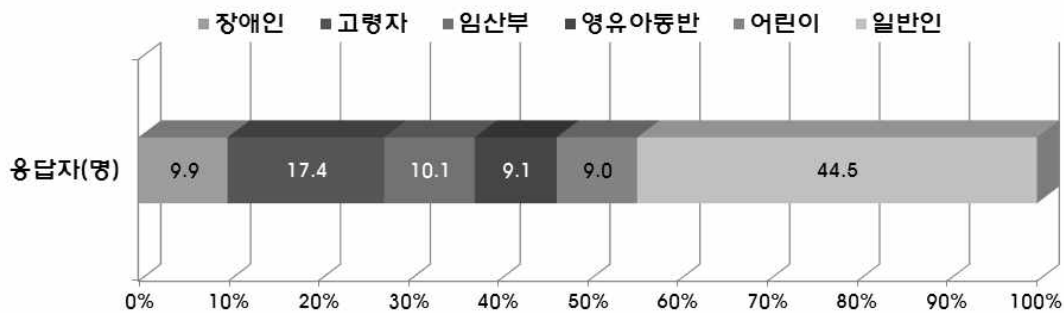
구 분	합계	구성비	교 통 약 자										일반인	
			장애인		고령자		임산부		영유아동반자		어린이			
			응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)
20세미만	92	14.7	5	8.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	56	100.0	31	11.2
20대	126	20.2	10	16.1	0	0.0	28	44.4	21	36.8	0	0.0	67	24.1
30대	150	24.0	23	37.1	0	0.0	34	54.0	36	63.2	0	0.0	57	20.5
40대	71	11.4	13	21.0	0	0.0	1	1.6	0	0.0	0	0.0	57	20.5
50대	50	8.0	4	6.5	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	46	16.5
60대	78	12.5	6	9.7	52	47.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	20	7.2
70대이상	58	9.3	1	1.6	57	52.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
합계	625	100.0	62	100.1	109	100.0	63	100.0	57	100.0	56	100.0	278	100

2) 조사대상

- 전체 설문응답자는 다음과 같다.

〈표 3-42〉 설문응답자 조사대상

구 분	소 계	교 통 약 자					일반인
		장애인	고령자	임산부	영유아동반자	어린이	
응답자(명)	625	62	109	63	57	56	278
구성비(%)	100.0	9.9	17.4	10.1	9.1	9.0	44.5



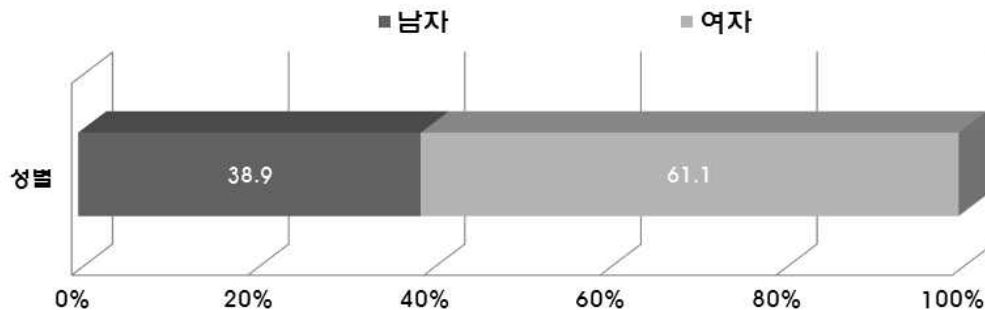
〈그림 3-20〉 설문응답자 조사분포

3) 성별

- 설문조사결과 남성이 38.9%, 여성이 61.1%로 나타났다. 남성보다 여성이 많은 분포를 보이는 것으로 분석되었다.

〈표 3-43〉 설문응답자 성별

구 분	합계	구성비	교 통 약 자										일반인	
			장애인		고령자		임산부		영유아동반자		어린이			
			응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)
남자	243	38.9	39	62.9	61	56.0	0	0.0	0	0.0	11	19.6	132	47.5
여자	382	61.1	23	37.1	48	44.0	63	100.0	57	100.0	45	80.4	146	52.5
합계	625	100.0	62	100.0	109	100.0	63	100.0	57	100.0	56	100.0	278	100.0



〈그림 3-21〉 설문응답자 성별분포



나. 이동특성 조사

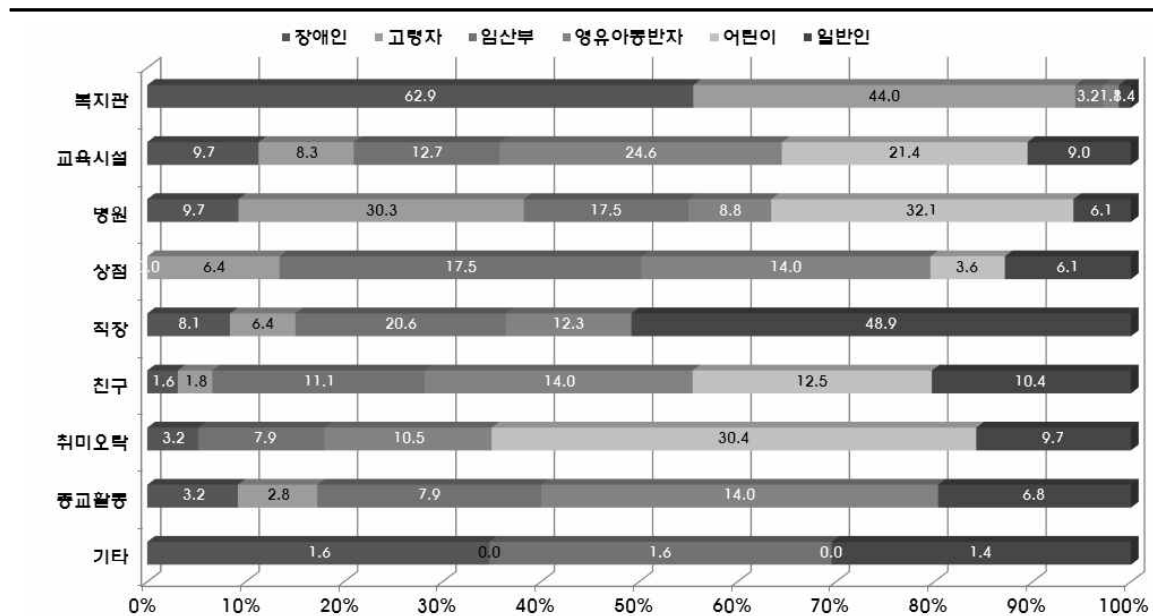
1) 외출목적

질문1	귀하의 주된 외출 목적은 무엇입니까?
-----	----------------------

- 위의 질문에 직장이 26.9%로 가장 많았으며, 그 다음으로 복지관과 병원이 각각 15.0%, 14.4% 분포를 보이는 것으로 나타났다.

〈표 3-44〉 외출목적

구 분	합계	구성비	교 통 약 자										일반인	
			장애인		고령자		임산부		영유아동반자		어린이			
			응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)
복지관	94	15.0	39	62.9	48	44.0	2	3.2	1	1.8	0	0.0	4	1.4
교육시설	74	11.8	6	9.7	9	8.3	8	12.7	14	24.6	12	21.4	25	9.0
병원	90	14.4	6	9.7	33	30.3	11	17.5	5	8.8	18	32.1	17	6.1
상점	45	7.2	0	0.0	7	6.4	11	17.5	8	14.0	2	3.6	17	6.1
직장	168	26.9	5	8.1	7	6.4	13	20.6	7	12.3	0	0.0	136	48.9
친지방문	54	8.6	1	1.6	2	1.8	7	11.1	8	14.0	7	12.5	29	10.4
취미오락	57	9.1	2	3.2	0	0.0	5	7.9	6	10.5	17	30.4	27	9.7
종교활동	37	5.9	2	3.2	3	2.8	5	7.9	8	14.0	0	0.0	19	6.8
기타	6	1.0	1	1.6	0	0.0	1	1.6	0	0.0	0	0.0	4	1.4
합계	625	100.0	62	100.0	109	100.0	63	100.0	57	100.0	56	100.0	278	100.0



〈그림 3-22〉 외출목적분포

2) 주 이동교통수단

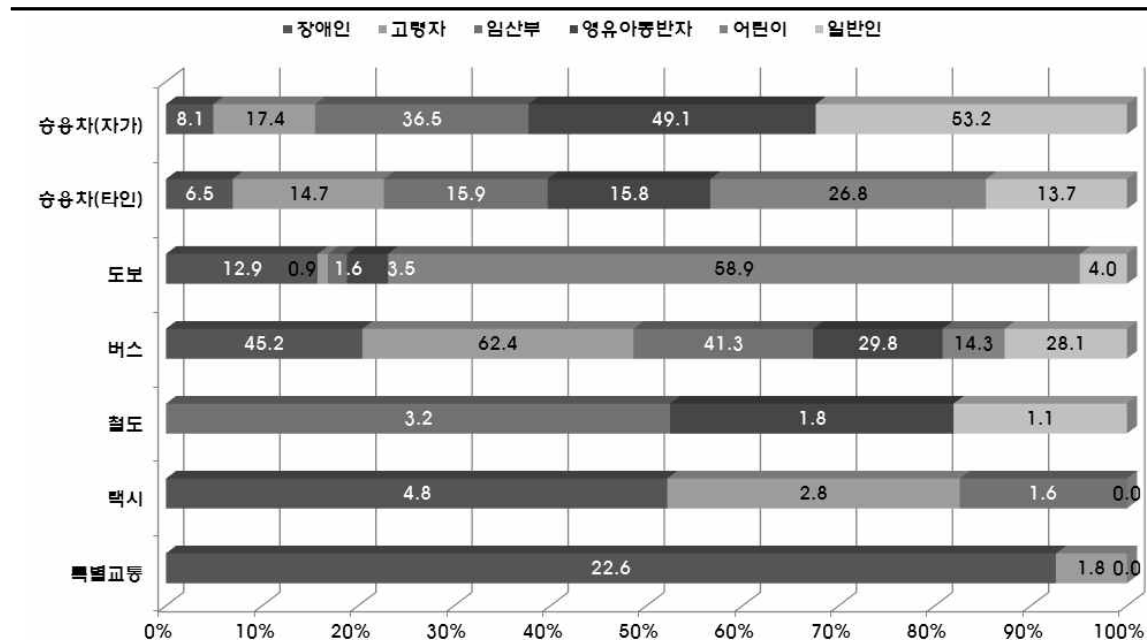
질문2

귀하의 외출시 주 이동교통수단은 무엇입니까?

- 위의 질문에 버스가 36.0%로 가장 많은 분포를 나타냈으며, 그 다음으로는 승용차(자가)가 35.7%로 나타났다.

〈표 3-45〉 주 이동교통수단

구 분	합계	구성비	교 통 약 자										일반인	
			장애인		고령자		임산부		영유아동반자		어린이			
			응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)
승용차 (자가)	223	35.7	5	8.1	19	17.4	23	36.5	28	49.1	0	0.0	148	53.2
승용차 (타인)	92	14.7	4	6.5	16	14.7	10	15.9	9	15.8	15	26.8	38	13.7
도보	56	9.0	8	12.9	1	0.9	1	1.6	2	3.5	33	58.9	11	4.0
버스	225	36.0	28	45.2	68	62.4	26	41.3	17	29.8	8	14.3	78	28.1
철도	6	1.0	0	0.0	0	0.0	2	3.2	1	1.8	0	0.0	3	1.1
택시	7	1.1	3	4.8	3	2.8	1	1.6	0	0.0	0	0.0	0	0.0
특별교통	16	2.6	14	22.6	2	1.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
합계	625	100.0	62	100.0	109	100.0	63	100.0	57	100.0	56	100.0	278	100.0



〈그림 3-23〉 주 이동교통수단 분포



3) 교통약자를 위한 개선사항

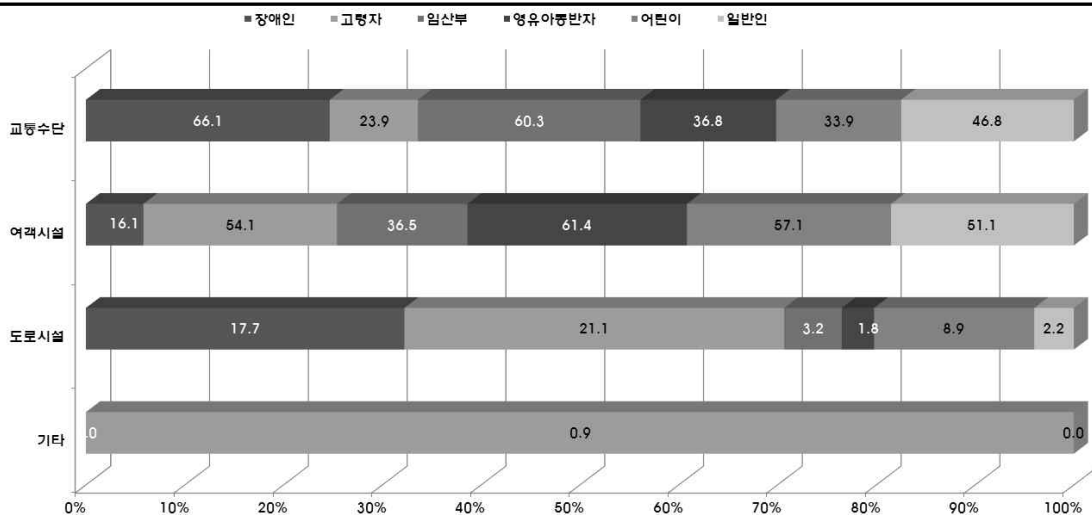
질문3

귀하는 교통약자를 위하여 가장 먼저 개선이 되어야 할부분은 무엇이라 생각 하십니까?

- 위의 질문에 여객시설 개선해야한다는 응답자가 48.2% 가장 많은 분포를 보이는 것으로 나타났으며, 그 다음으로로는 교통수단이 44.0%로 나타났다.

〈표 3-46〉 교통약자를 위한 개선우선순위

구 분	합계	구성비	교 통 약 자										일반인	
			장애인		고령자		임산부		영유아동반자		어린이			
			응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)
교통수단	275	44.0	41	66.1	26	23.9	38	60.3	21	36.8	19	33.9	130	46.8
여객시설	301	48.2	10	16.1	59	54.1	23	36.5	35	61.4	32	57.1	142	51.1
도로시설	48	7.7	11	17.7	23	21.1	2	3.2	1	1.8	5	8.9	6	2.2
기타	1	0.2	0	0.0	1	0.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
합계	625	100.0	62	100.0	109	100.0	63	100.0	57	100.0	56	100.0	278	100.0



〈그림 3-24〉 교통약자 개선사항 분포

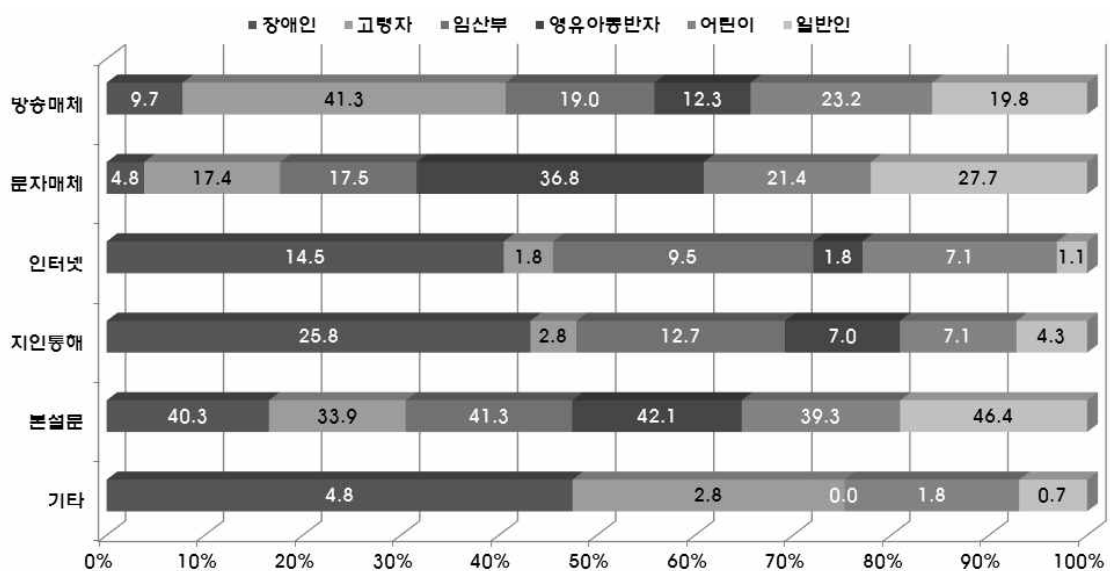
다. 이용만족도 조사

1) 교통약자 인지경로

- 본설문을 통해 교통약자를 인지한 비율이 각각 42.1%로 가장 높게 나타났으며, 그 다음으로 문자매체, 방송매체가 각각 22.9%, 22.1%로 나타났다.

〈표 3-47〉 교통약자 인지경로

구 분	합계	구성비	교 통 약 자										일반인	
			장애인		고령자		임산부		영유아동반자		어린이			
			응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)
방송매체	138	22.1	6	9.7	45	41.3	12	19.0	7	12.3	13	23.2	55	19.8
문자매체	143	22.9	3	4.8	19	17.4	11	17.5	21	36.8	12	21.4	77	27.7
인터넷	25	4.0	9	14.5	2	1.8	6	9.5	1	1.8	4	7.1	3	1.1
지인통해	47	7.5	16	25.8	3	2.8	8	12.7	4	7.0	4	7.1	12	4.3
본설문	263	42.1	25	40.3	37	33.9	26	41.3	24	42.1	22	39.3	129	46.4
기타	9	1.4	3	4.8	3	2.8	0	0.0	0	0.0	1	1.8	2	0.7
합계	625	100.0	62	100.0	109	100.0	63	100.0	57	100.0	56	100.0	278	100.0



〈그림 3-25〉 교통약자 인지여부 분포

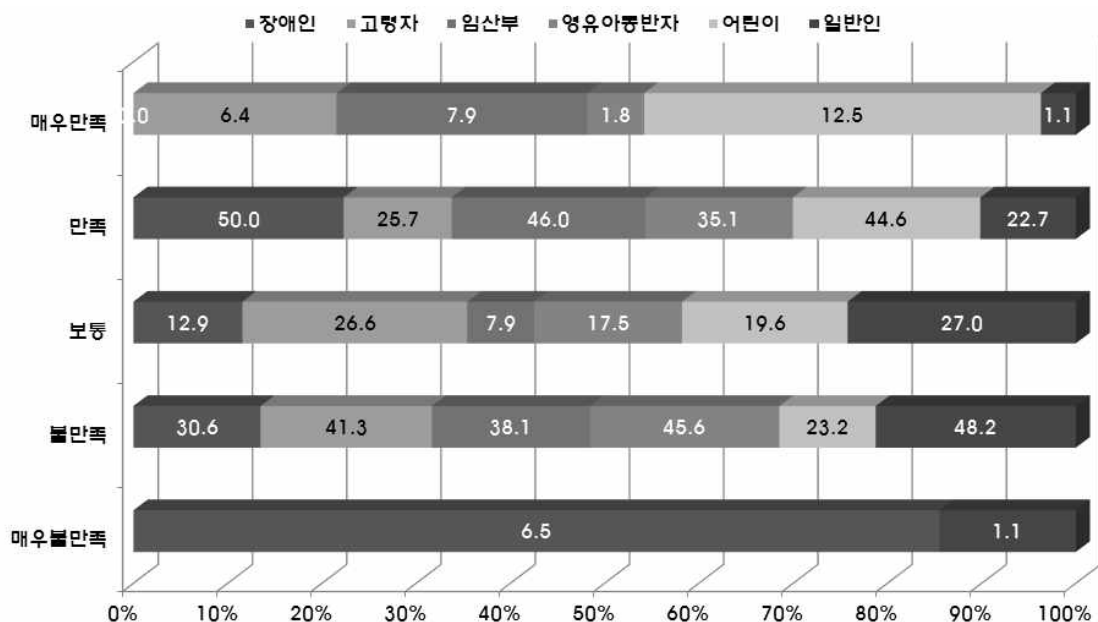


2) 교통약자 이동의 편함정도

- 이동의 편함정도는 불만족이 41.8%로 가장 높게 나타났으며, 그 다음으로는 만족이 31.4%로 높게 나타났다.

〈표 3-48〉 교통약자 이동의 편함정도

구 분	합계	구성비	교 통 약 자										일반인	
			장애인		고령자		임산부		영유아동반자		어린이			
			응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)
매우 만족	23	3.7	0	0.0	7	6.4	5	7.9	1	1.8	7	12.5	3	1.1
만족	196	31.4	31	50.0	28	25.7	29	46.0	20	35.1	25	44.6	63	22.7
보통	138	22.1	8	12.9	29	26.6	5	7.9	10	17.5	11	19.6	75	27.0
불만족	261	41.8	19	30.6	45	41.3	24	38.1	26	45.6	13	23.2	134	48.2
매우 불만족	7	1.1	4	6.5	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	3	1.1
합계	625	100.0	62	100	109	100	63	100	57	100	56	100	278	100



〈그림 3-26〉 교통약자 이동편함정도 분포

3) 교통수단 이용만족도 조사

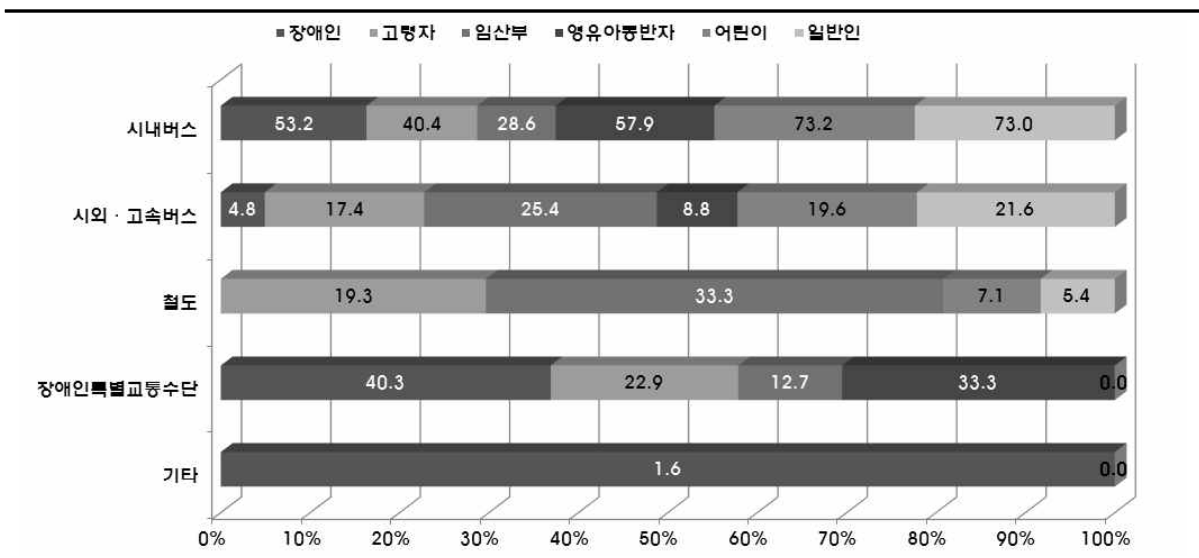
(1) 교통수단 우선적 개선사항

질문1	귀하는 가장먼저 개선되어야할 교통시설은 무엇이라고 생각하십니까?
-----	-------------------------------------

- 위의 질문에 시내버스를 개선해야 한다는 응답자가 59.5%로 가장 많은 분포를 보이는 것으로 나타났으며, 그 다음으로는 시외·고속버스가 18.2%로 나타났다.

〈표 3-49〉 우선적 개선 교통수단

구 분	합계	구성비	교 통 약 자										일반인	
			장애인		고령자		임산부		영유아동반자		동반자			
			응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)
시내 버스	372	59.5	33	53.2	44	40.4	18	28.6	33	57.9	41	73.2	203	73.0
시외· 고속 버스	114	18.2	3	4.8	19	17.4	16	25.4	5	8.8	11	19.6	60	21.6
철도	61	9.8	0	0.0	21	19.3	21	33.3	0	0.0	4	7.1	15	5.4
특별 교통 수단	77	12.3	25	40.3	25	22.9	8	12.7	19	33.3	0	0.0	0	0.0
기타	1	0.2	1	1.6	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
합계	625	100	62	100	109	100	63	100	57	100	56	100	278	100



〈그림 3-27〉 우선적 개선사항 분포



(2) 일반버스 만족도

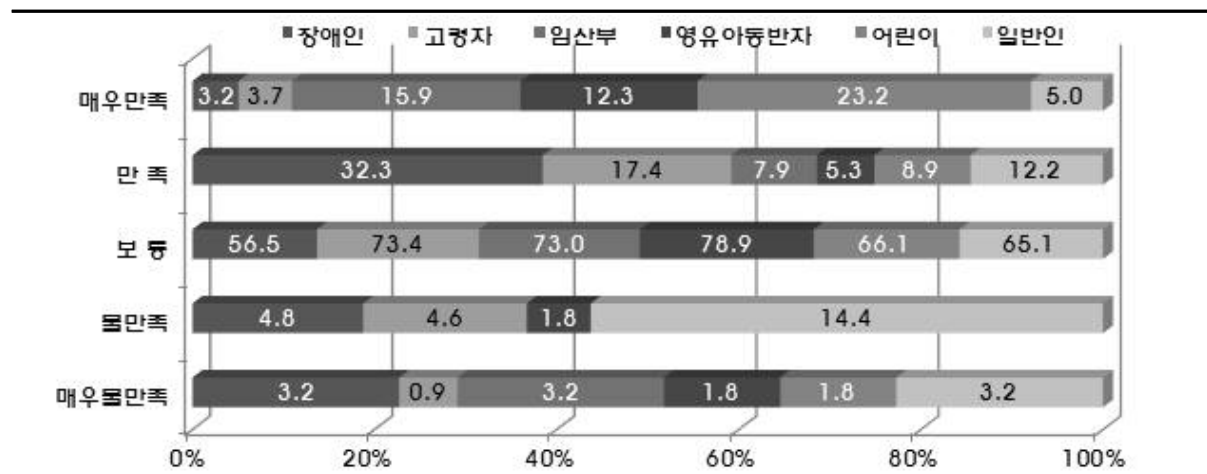
질문2

귀하는 일반버스차량 이용시 만족하십니까?

- 위의 질문에 일반버스차량 이용 만족에 대해서는 대부분의 응답자가 보통 이상의 만족도를 나타냈다.

〈표 3-50〉 일반버스 만족도

구 분	합계	구성비	교 통 약 자										일반인	
			장애인		고령자		임산부		영유아동반자		어린이			
			응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)
매우 만족	36	10.4	2	3.2	4	3.7	10	15.9	7	12.3	13	23.2	14	5.0
만족	52	15.0	20	32.3	19	17.4	5	7.9	3	5.3	5	8.9	34	12.2
보통	243	70.0	35	56.5	80	73.4	46	73.0	45	78.9	37	66.1	181	65.1
불만족	9	2.6	3	4.8	5	4.6	0	0.0	1	1.8	0	0.0	40	14.4
매우 불만족	7	2.0	2	3.2	1	0.9	2	3.2	1	1.8	1	1.8	9	3.2
합계	625	100.0	62	100	109	100	63	100	57	100	56	100	278	100



〈그림 3-28〉 일반버스 만족도 분포

(3) 일반버스 불편사항

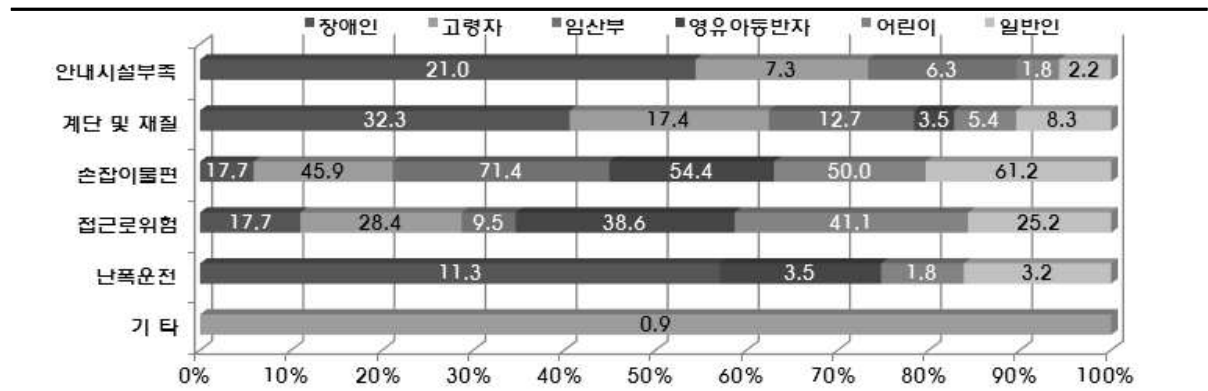
질문3

귀하는 일반버스차량 이용시 불편사항은 무엇입니까?

- 위의 질문에 일반버스차량 이용시 불편사항에 대해서는 손잡이 불편이 53.6%로 가장 많은 분포를 보이는 것으로 나타났으며, 그 다음으로는 접근로 위험이 26.1%로 나타났다.

〈표 3-51〉 일반버스 불편사항

구 분	합계	구성비	교 통 약 자										일반인	
			장애인		고령자		임산부		영유아동반자		어린이			
			응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)
안내시 설부족	32	5.1	13	21.0	8	7.3	4	6.3	0	0.0	1	1.8	6	2.2
계단 및 재질	75	12.0	20	32.3	19	17.4	8	12.7	2	3.5	3	5.4	23	8.3
손잡이 불편	335	53.6	11	17.7	50	45.9	45	71.4	31	54.4	28	50.0	170	61.2
접근로 위험	163	26.1	11	17.7	31	28.4	6	9.5	22	38.6	23	41.1	70	25.2
난폭 운전	19	3.0	7	11.3	0	0.0	0	0.0	2	3.5	1	1.8	9	3.2
기 타	1	0.2	0	0.0	1	0.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
합계	625	100	62	100	109	100	63	100	57	100	56	100	278	100



〈그림 3-29〉 일반버스 불편사항 분포



(4) 일반버스 개선사항

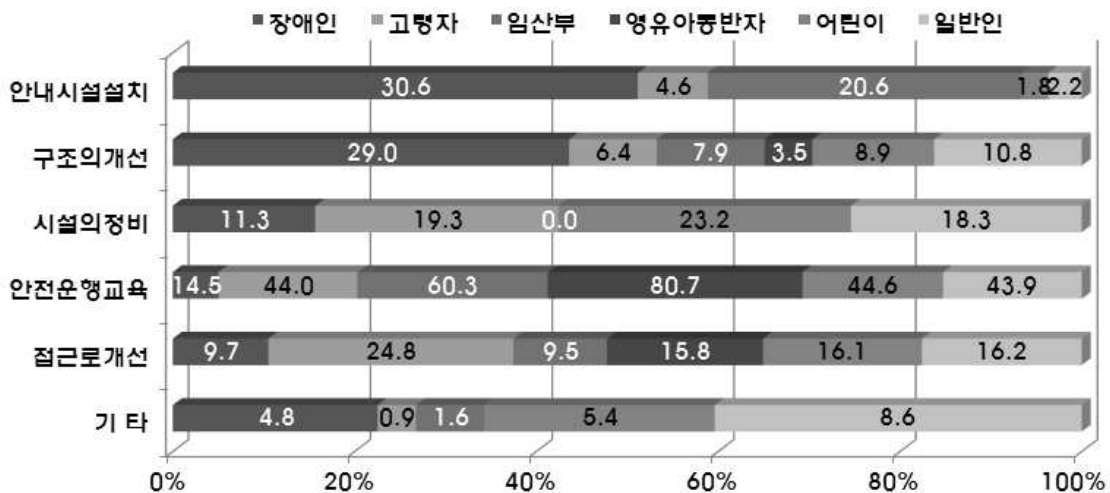
질문4

귀하는 일반버스차량 이용시 개선되어야 할 사항은 무엇입니까?

- 위의 질문에 일반버스차량 이용시 개선되어야 할 사항은 버스기사의 안전운행 교육이 41.1%로 가장 많은 분포를 보이는 것으로 나타났으며, 그 다음으로는 시설의 정비가 23.5%로 나타났다.

〈표 3-52〉 일반버스 개선사항

구 분	합계	구성비	교 통 약 자										일반인	
			장애인		고령자		임산부		영유아동반자		어린이			
			응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)
안내시설설치	44	7.0	19	30.6	5	4.6	13	20.6	0	0.0	1	1.8	6	2.2
구조의개선	67	10.7	18	29.0	7	6.4	5	7.9	2	3.5	5	8.9	30	10.8
시설의정비	92	14.7	7	11.3	21	19.3	0	0.0	0	0.0	13	23.2	51	18.3
안전운행교육	288	46.1	9	14.5	48	44.0	38	60.3	46	80.7	25	44.6	122	43.9
접근로개선	102	16.3	6	9.7	27	24.8	6	9.5	9	15.8	9	16.1	45	16.2
기 타	32	5.1	3	4.8	1	0.9	1	1.6	0	0.0	3	5.4	24	8.6
합 계	625	100	62	100	109	100	63	100	57	100	56	100	278	100



〈그림 3-30〉 일반버스 개선사항 분포

(5) 저상버스 인식도

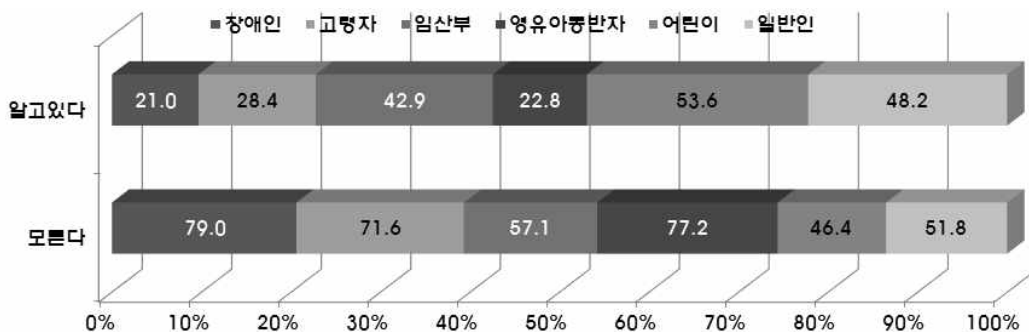
질문5

귀하는 저상버스차량이 운행중에 있는 것을 알고 계십니까?

- 위의 질문에 저상버스(차체가 낮고 휠체어승강설비를 갖춘 차량으로 장애인 및 교통약자가 쉽게 이용할 수 있도록 설계된 차량)를 알고 있는 응답자는 39.7%, 모르는 응답자는 60.3%로 나타났다.

〈표 3-53〉 저상버스 인식도

구 분	합계	구성비	교 통 약 자										일반인	
			장애인		고령자		임산부		영유아동반자		어린이			
			응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)
알고 있다	248	39.7	13	21.0	31	28.4	27	42.9	13	22.8	30	53.6	134	48.2
모른다	377	60.3	49	79.0	78	71.6	36	57.1	44	77.2	26	46.4	144	51.8
합 계	625	100	62	100	109	100	63	100	57	100	56	100	278	100



〈그림 3-31〉 저상버스 인식도 분포



(6) 저상버스 만족도

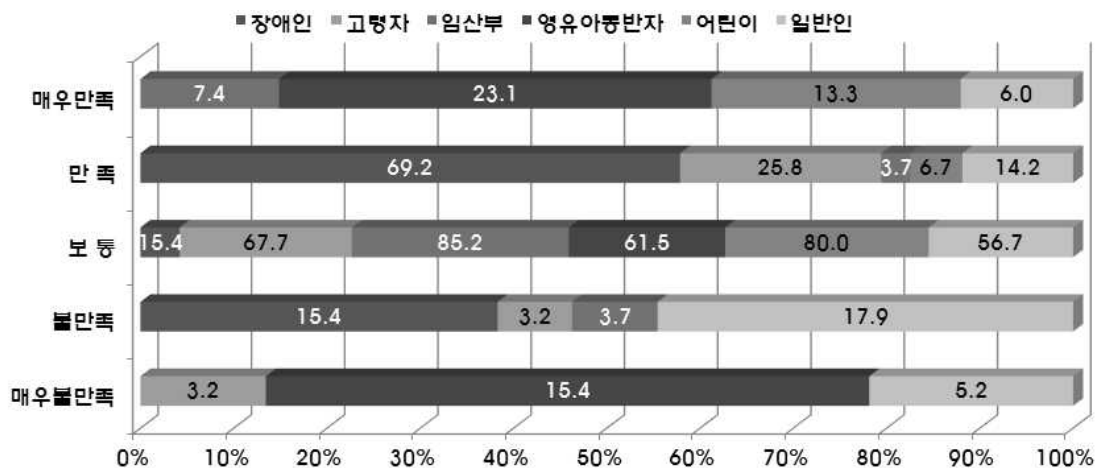
질문6

귀하는 저상버스차량 이용시 만족하십니까?

- 대부분의 응답자가 보통의 만족도를 나타냈으며, 장애인의 15.4%가 불만족, 영유아동반자의 15.4%가 매우불만족을 나타냈다.

〈표 3-54〉 저상버스 만족도

구 분	합계	구성비	교 통 약 자										일반인	
			장애인		고령자		임산부		영유아동반자		어린이			
			응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)
매우 만족	17	6.9	0	0.0	0	0.0	2	7.4	3	23.1	4	13.3	8	6.0
만족	39	15.7	9	69.2	8	25.8	1	3.7	0	0.0	2	6.7	19	14.2
보통	154	62.1	2	15.4	21	67.7	23	85.2	8	61.5	24	80.0	76	56.7
불만족	28	11.3	2	15.4	1	3.2	1	3.7	0	0.0	0	0.0	24	17.9
매우 불만족	10	4.0	0	0.0	1	3.2	0	0.0	2	15.4	0	0.0	7	5.2
합계	248	100.0	13	100.0	31	100.0	27	100.0	13	100.0	30	100.0	134	100.0



〈그림 3-32〉 저상버스 만족도 분포

(7) 저상버스 불편사항

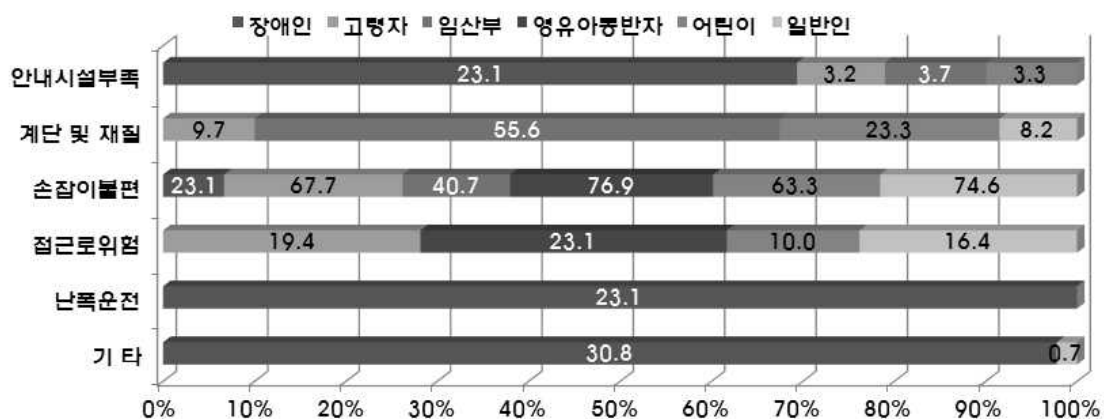
질문7

귀하는 저상버스차량 이용시 불편사항은 무엇입니까?

- 위의 질문에 저상버스 이용시 불편사항은 손잡이 불편이 66.1%로 가장 많은 분포를 보이는 것으로 나타났고, 그 다음으로는 계단 및 재질이 14.5%로 나타났다.

〈표 3-55〉 저상버스 불편사항

구 분	합계	구성비	교 통 약 자										일반인	
			장애인		고령자		임산부		영유아동반자		어린이			
			응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)
안내시 설부족	6	2.4	3	23.1	1	3.2	1	3.7	0	0.0	1	3.3	0	0.0
계단 및 재질	36	14.5	0	0.0	3	9.7	15	55.6	0	0.0	7	23.3	11	8.2
손잡이 불편	164	66.1	3	23.1	21	67.7	11	40.7	10	76.9	19	63.3	100	74.6
접근로 위험	34	13.7	0	0.0	6	19.4	0	0.0	3	23.1	3	10.0	22	16.4
난폭 운전	3	1.2	3	23.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
기 타	5	2.0	4	30.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	0.7
합계	248	100.0	13	100.0	31	100.0	27	100.0	13	100.0	30	100.0	134	100.0



〈그림 3-33〉 저상버스 불편사항 분포



(8) 특별교통수단 인식도

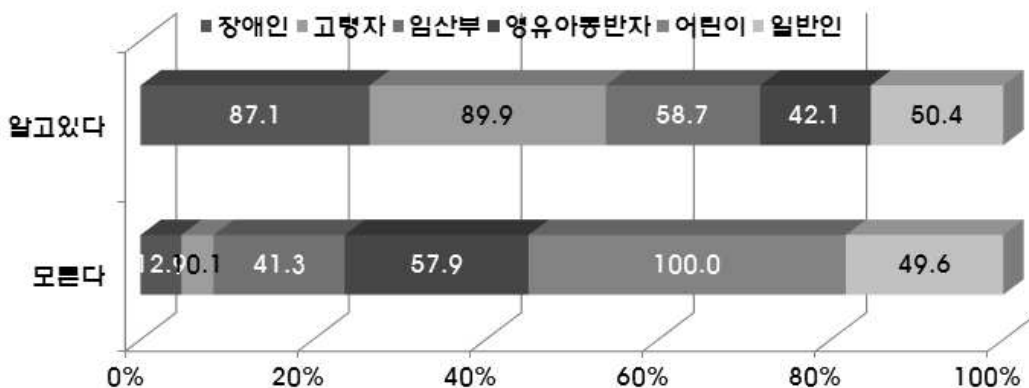
질문9

귀하는 대중교통 이용이 어려운 장애인을 위하여 집앞까지 차량이 와서 원하는 목적지까지 데려다 주는 특별교통수단서비스(콜밴, 장애인 콜택시, 심부름센터 차량등)를 제공하고 있는 것을 알고 계십니까?

- 위의 질문에 특별교통수단을 알고 있는 응답자는 56.5%로 나타났으나, 장애인 및 고령자의 경우 특별교통수단을 알고 있는 응답자가 85% 이상으로 인식도가 높은 것으로 조사되었다.

〈표 3-56〉 특별교통수단 인식도

구 분	합계	구성비	교 통 약 자										일반인	
			장애인		고령자		임산부		영유아동반자		어린이			
			응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)
알고 있다	353	56.5	54	87.1	98	89.9	37	58.7	24	42.1	0	0.0	140	50.4
모른다	272	43.5	8	12.9	11	10.1	26	41.3	33	57.9	56	100.0	138	49.6
합 계	625	100.0	62	100.0	109	100.0	63	100.0	57	100.0	56	100.0	278	100.0



〈그림 3-34〉 특별교통수단 인식도 분포

(9) 장애인 교통서비스 형태

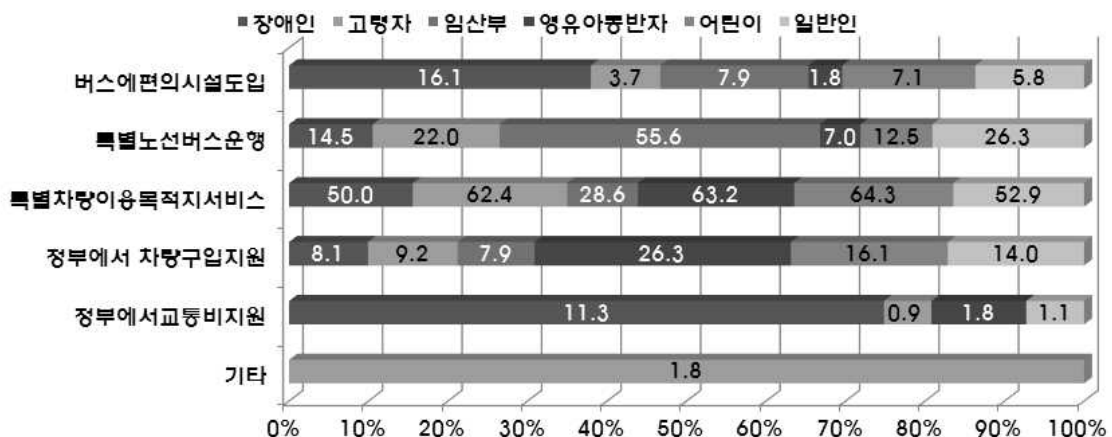
질문12

귀하는 장애인을 위한 교통서비스는 어떤 형태가 좋다고 생각하십니까?

- 위의 질문에 대해서는 53.8%의 응답자가 특별차량이용 목적지 서비스를 해야 한다고 나타났으며, 그 다음으로 특별노선버스운행이 24.3%로 나타났다.

〈표 3-57〉 장애인 교통서비스

구 분	합계	구성비	교 통 약 자										일반인	
			장애인		고령자		임산부		영유아동반자		어린이			
			응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)
버스에 편의시설도입	40	6.4	10	16.1	4	3.7	5	7.9	1	1.8	4	7.1	16	5.8
특별노선 버스운행	152	24.3	9	14.5	24	22.0	35	55.6	4	7.0	7	12.5	73	26.3
특별차량이용 목적지서비스	336	53.8	31	50.0	68	62.4	18	28.6	36	63.2	36	64.3	147	52.9
정부에서 차량구입지원	83	13.3	5	8.1	10	9.2	5	7.9	15	26.3	9	16.1	39	14.0
정부에서 교통비지원	12	1.9	7	11.3	1	0.9	0	0.0	1	1.8	0	0.0	3	1.1
기타	2	0.3	0	0.0	2	1.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
합계	625	100.0	62	100.0	109	100.0	63	100.0	57	100.0	56	100.0	278	100.0



〈그림 3-35〉 장애인 교통서비스 분포



4) 여객시설 이용만족도 조사

(1) 교통약자 위한 여객시설 개선사항

질문1

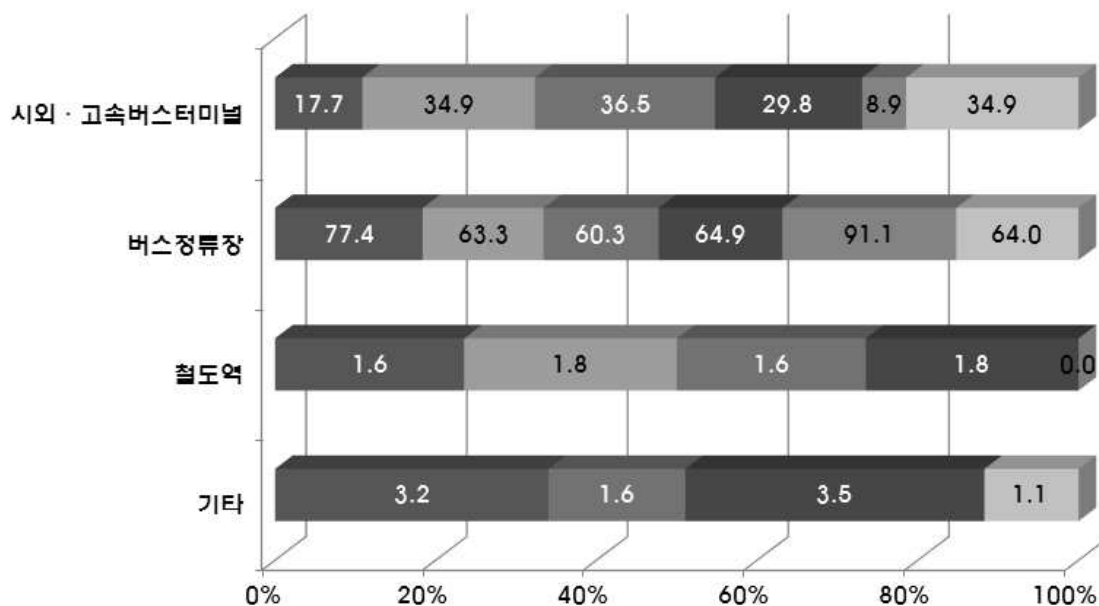
귀하는 교통약자를 위하여 가장 우선적으로 개선되어야 할 여객시설은 무엇입니까?

- 위의 질문에 버스정류장을 개선해야한다는 응답자가 67.4%로 가장 높게 나타났으며, 그 다음으로는 시외·고속버스터미널 개선이 30.6%를 차지하였다.

〈표 3-58〉 우선적 개선 여객시설

구 분	합계	구성비	교 통 약 자										일반인	
			장애인		고령자		임산부		영유아동반자		어린이			
			응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)
시외·고속 버스터미널	191	30.6	11	17.7	38	34.9	23	36.5	17	29.8	5	8.9	97	34.9
버스정류장	421	67.4	48	77.4	69	63.3	38	60.3	37	64.9	51	91.1	178	64.0
도시철도역	5	0.8	1	1.6	2	1.8	1	1.6	1	1.8	0	0.0	0	0.0
기타	8	1.3	2	3.2	0	0.0	1	1.6	2	3.5	0	0.0	3	1.1
합 계	625	100.0	62	100.0	109	100.0	63	100.0	57	100.0	56	100.0	278	100.0

■ 장애인 ■ 고령자 ■ 임산부 ■ 영유아동반자 ■ 어린이 ■ 일반인



〈그림 3-36〉 우선적 개선 여객시설

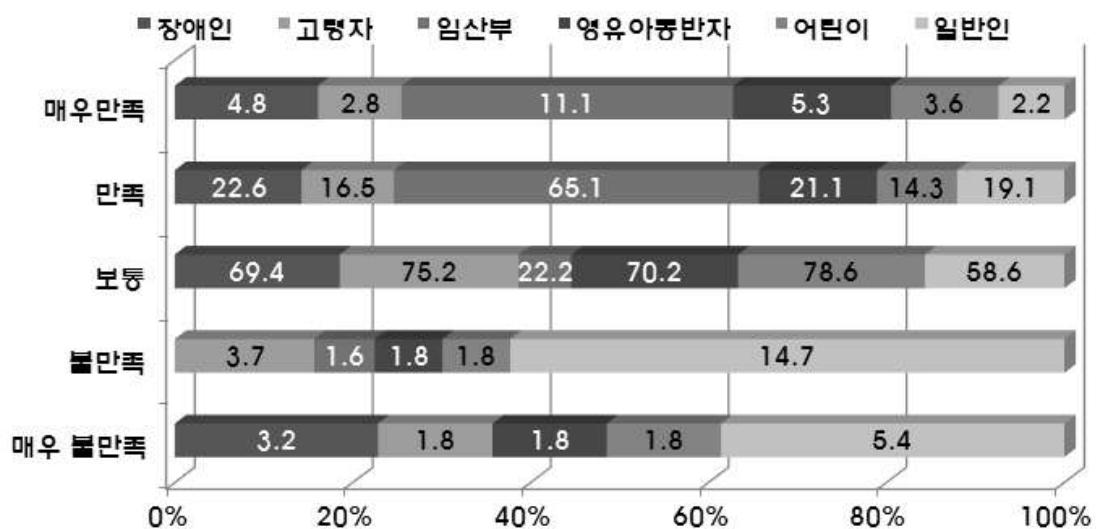
(2) 여객시설 만족도

질문2	귀하는 여객시설 이용시 만족하십니까?
-----	----------------------

- 대부분의 응답자가 보통이상의 만족도를 나타냈으며, 특히 만족 23.4%, 보통 61.8% 만족도를 나타냈다.

〈표 3-59〉 여객시설 만족도

구 분	합계	구성비	교 통 약 자										일반인	
			장애인		고령자		임산부		영유아동반자		어린이			
			응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)
매우 만족	24	3.8	3	4.8	3	2.8	7	11.1	3	5.3	2	3.6	6	2.2
만족	146	23.4	14	22.6	18	16.5	41	65.1	12	21.1	8	14.3	53	19.1
보통	386	61.8	43	69.4	82	75.2	14	22.2	40	70.2	44	78.6	163	58.6
불만족	48	7.7	0	0.0	4	3.7	1	1.6	1	1.8	1	1.8	41	14.7
매우 불만족	21	3.4	2	3.2	2	1.8	0	0.0	1	1.8	1	1.8	15	5.4
합계	625	100.0	62	100.0	109	100.0	63	100.0	57	100.0	56	100.0	278	100.0



〈그림 3-37〉 여객시설 만족도 분포



(3) 여객시설 불편사항

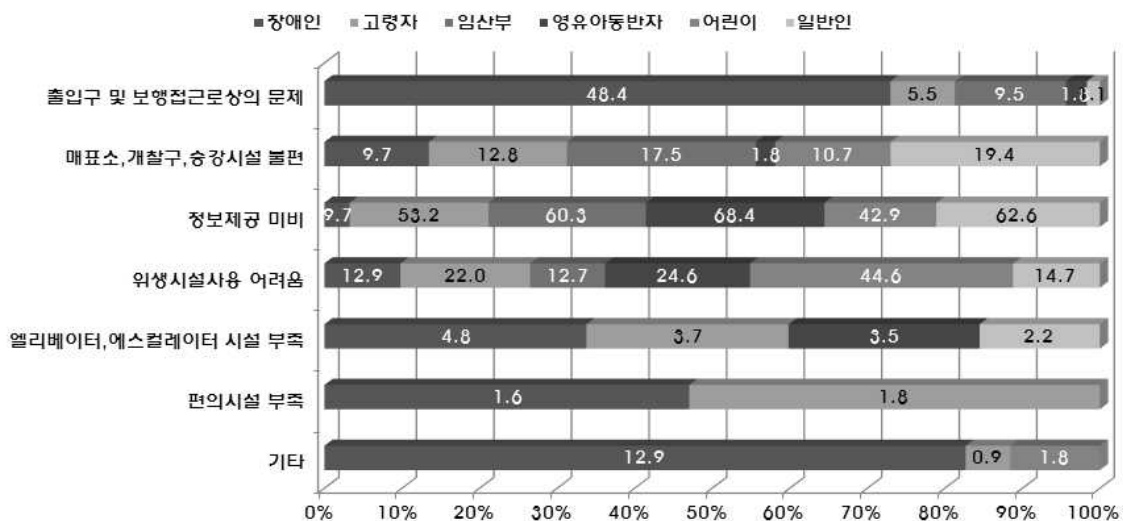
질문3

귀하는 여객시설 이용시 불편사항은 무엇입니까?

- 위의 질문에 54.2% 응답자가 정보제공 미비의 응답을 보였으며, 그 다음으로 위생시설 사용 어려움이 19.2%의 분포로 나타났다.

〈표 3-60〉 여객시설 불편사항

구 분	합계	구성비	교 통 약 자										일반인	
			장애인		고령자		임산부		영유아동반자		어린이			
			응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)
출입구 및 보행접근로상의 문제	46	7.4	30	48.4	6	5.5	6	9.5	1	1.8	0	0.0	3	1.1
매표소, 개찰구, 승강시설 불편	92	14.7	6	9.7	14	12.8	11	17.5	1	1.8	6	10.7	54	19.4
정보제공 미비	339	54.2	6	9.7	58	53.2	38	60.3	39	68.4	24	42.9	174	62.6
위생시설사용 어려움	120	19.2	8	12.9	24	22.0	8	12.7	14	24.6	25	44.6	41	14.7
승강시설 부족	15	2.4	3	4.8	4	3.7	0	0.0	2	3.5	0	0.0	6	2.2
편의시설 부족	3	0.5	1	1.6	2	1.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
기타	10	1.6	8	12.9	1	0.9	0	0.0	0	0.0	1	1.8	0	0.0
합 계	625	100.0	62	100.0	109	100.0	63	100.0	57	100.0	56	100.0	278	100.0



〈그림 3-38〉 여객시설 불편사항 분포

(4) 버스정류장 만족도

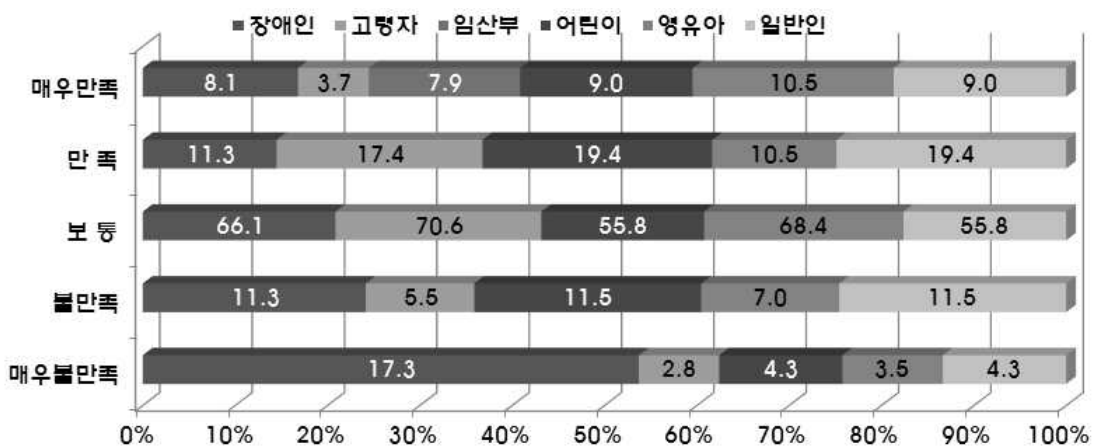
질문4

귀하는 버스정류장 이용시 만족하십니까?

- 대부분의 응답자가 보통이상의 만족도를 나타냈으며, 보통 59.0%, 만족 17.9%로 보통이상의 만족도를 나타냈다.

〈표 3-61〉 버스정류장 만족도

구 분	합계	구성비	교 통 약 자										일반인	
			장애인		고령자		임산부		영유아동반자		어린이			
			응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)
매우 만족	53	8.5	5	8.1	4	3.7	5	7.9	6	10.5	8	14.3	25	9.0
만족	112	17.9	7	11.3	19	17.4	13	20.6	6	10.5	13	23.2	54	19.4
보통	369	59.0	41	66.1	77	70.6	35	55.6	39	68.4	22	39.3	155	55.8
불만족	66	10.6	7	11.3	6	5.5	7	11.1	4	7.0	10	17.9	32	11.5
매우 불만족	25	4.0	2	3.2	3	2.8	3	4.8	2	3.5	3	5.4	12	4.3
합계	625	100.0	62	100.0	109	100.0	63	100.0	57	100.0	56	100.0	278	100.0



〈그림 3-39〉 버스정류장 만족도 분포



(5) 버스정류장 불편사항

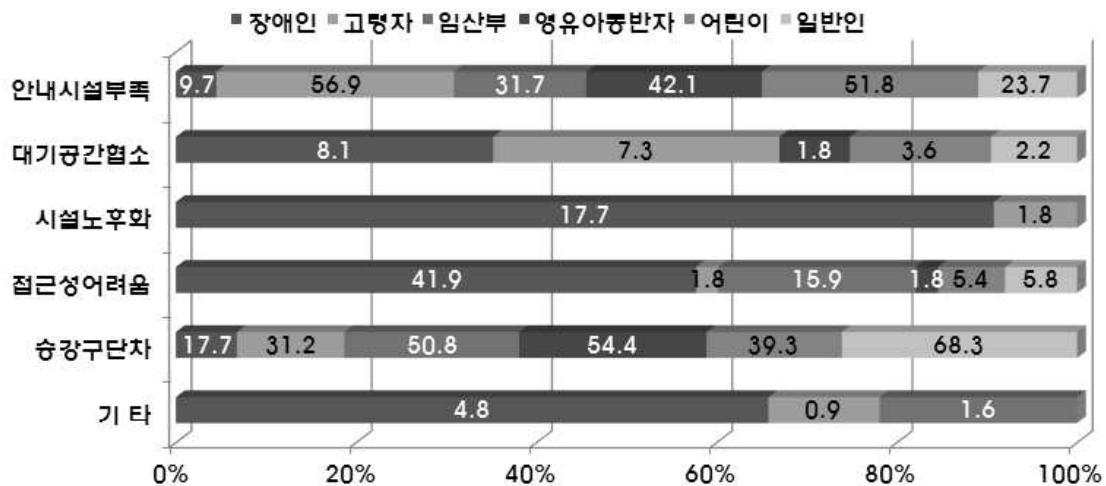
질문5

귀하는 버스정류장 이용시 불편사항은 무엇입니까?

- 위의 질문에 51.2% 응답자가 승강구 단차의 응답을 보였으며, 그 다음으로 안내 시설부족이 33.1%의 분포로 나타났다.

〈표 3-62〉 버스정류장 불편사항

구 분	합계	구성비	교 통 약 자										일반인	
			장애인		고령자		임산부		영유아동반자		어린이			
			응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)
안내시설부족	207	33.1	6	9.7	62	56.9	20	31.7	24	42.1	29	51.8	66	23.7
대기공간협소	22	3.5	5	8.1	8	7.3	0	0.0	1	1.8	2	3.6	6	2.2
시설노후화	13	2.1	11	17.7	2	1.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
접근성어려움	58	9.3	26	41.9	2	1.8	10	15.9	1	1.8	3	5.4	16	5.8
승강구단차	320	51.2	11	17.7	34	31.2	32	50.8	31	54.4	22	39.3	190	68.3
기 타	5	0.8	3	4.8	1	0.9	1	1.6	0	0.0	0	0.0	0	0.0
합 계	625	100.0	62	100.0	109	100.0	63	100.0	57	100.0	56	100.0	278	100.0



〈그림 3-40〉 버스정류장 불편사항 분포

5) 도로이용 이용만족도 조사

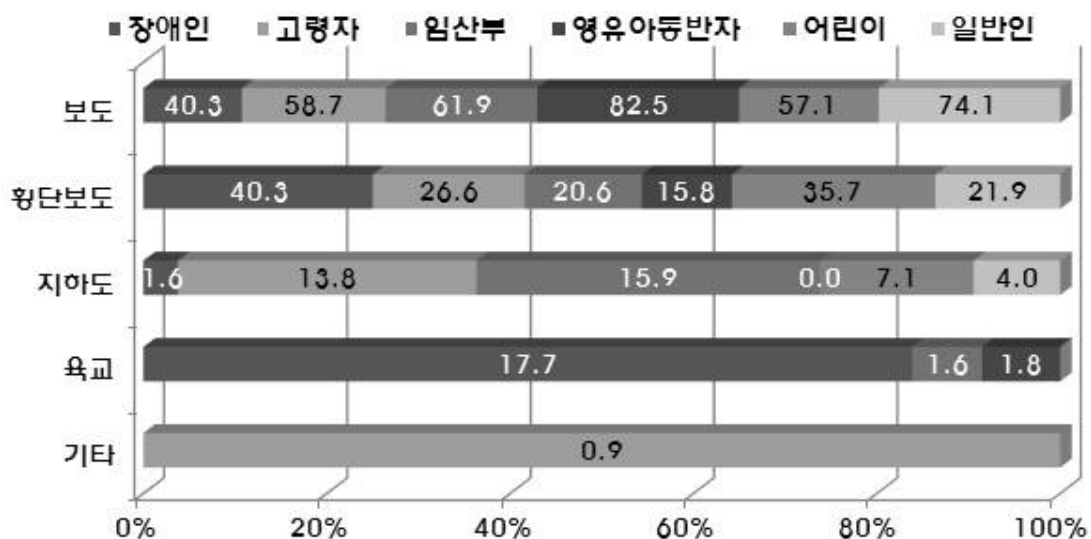
(1) 우선적 개선 도로시설

질문1	교통약자를 위하여 우선적으로 개선되어야할 도로시설은 무엇입니까?
-----	-------------------------------------

- 위의 질문에 대한 우선적 개선 도로시설은 보도가 66.1%로 가장 큰 비율을 차지했으며, 그 다음으로 횡단보도가 25.1%의 분포로 나타났다.

〈표 3-63〉 우선적 개선 도로시설

구 분	합계	구성비	교 통 약 자										일반인	
			장애인		고령자		임산부		영유아동반자		어린이			
			응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)
보도	413	66.1	25	40.3	64	58.7	39	61.9	47	82.5	32	57.1	206	74.1
횡단보도	157	25.1	25	40.3	29	26.6	13	20.6	9	15.8	20	35.7	61	21.9
지하도	41	6.6	1	1.6	15	13.8	10	15.9	0	0.0	4	7.1	11	4.0
육교	13	2.1	11	17.7	0	0.0	1	1.6	1	1.8	0	0.0	0	0.0
기타	1	0.2	0	0.0	1	0.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
합 계	625	100.0	62	100.0	109	100.0	63	100.0	57	100.0	56	100.0	278	100.0



〈그림 3-41〉 우선적 개선도로시설 분포



(2) 보도 만족도

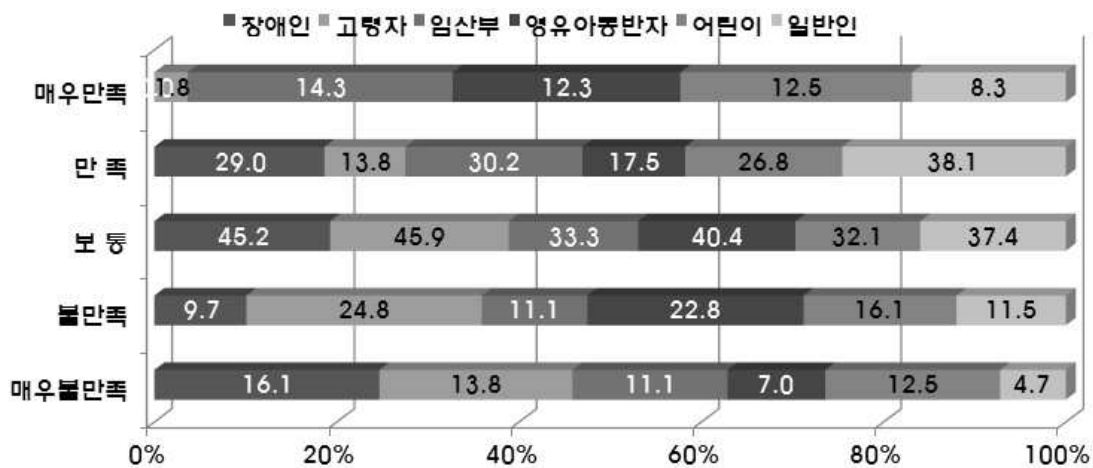
질문2

귀하는 보도 이용시 만족하십니까?

- 대부분의 응답자가 보통이상의 만족도를 나타냈으며, 보통 39.0%, 만족 29.3% 만족도를 나타냈다.

〈표 3-64〉 보도 이용 만족도

구 분	합계	구성비	교 통 약 자										일반인	
			장애인		고령자		임산부		영유아동반자		어린이			
			응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)
매우 만족	48	7.7	0	0.0	2	1.8	9	14.3	7	12.3	7	12.5	23	8.3
만족	183	29.3	18	29.0	15	13.8	19	30.2	10	17.5	15	26.8	106	38.1
보통	244	39.0	28	45.2	50	45.9	21	33.3	23	40.4	18	32.1	104	37.4
불만족	94	15.0	6	9.7	27	24.8	7	11.1	13	22.8	9	16.1	32	11.5
매우 불만족	56	9.0	10	16.1	15	13.8	7	11.1	4	7.0	7	12.5	13	4.7
합계	625	100.0	62	100.0	109	100.0	63	100.0	57	100.0	56	100.0	278	100.0



〈그림 3-42〉 보도이용 만족도 분포

(3) 보도이용시 불편사항

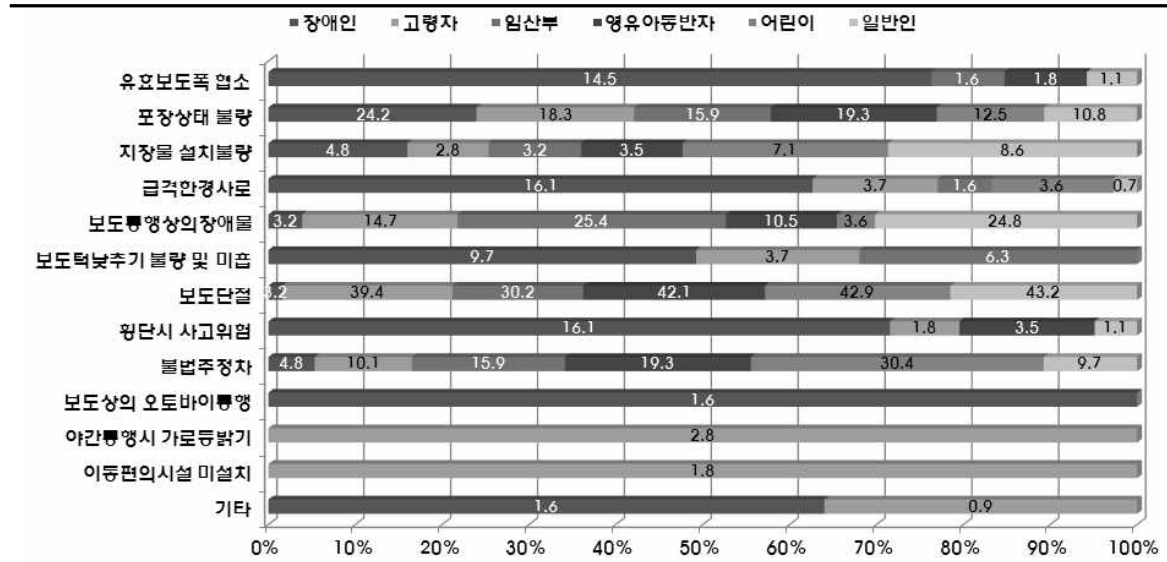
질문3

보도 이용시 불편사항은 무엇입니까?

- 위의 질문에 대한 보도 이용시 불편사항은 37.1%가 보도단절로 나타났으며, 그 다음으로 보도통행상의 장애물과 포장상태 불량에 각각 17.8%, 14.9%로 나타났다.

〈표 3-65〉 보도이용시 불편사항

구 분	합계	구성비	교 통 약 자										일반인	
			장애인		고령자		임산부		영유아동반자		어린이			
			응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)
유효보도폭 협소	14	2.2	9	14.5	0	0.0	1	1.6	1	1.8	0	0.0	3	1.1
포장상태 불량	93	14.9	15	24.2	20	18.3	10	15.9	11	19.3	7	12.5	30	10.8
지장물 설치불량	38	6.1	3	4.8	3	2.8	2	3.2	2	3.5	4	7.1	24	8.6
급격한경사로	19	3.0	10	16.1	4	3.7	1	1.6	0	0.0	2	3.6	2	0.7
보도통행상의 장애물	111	17.8	2	3.2	16	14.7	16	25.4	6	10.5	2	3.6	69	24.8
보도턱낮추기 불량 및 미흡	14	2.2	6	9.7	4	3.7	4	6.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0
보도단절	232	37.1	2	3.2	43	39.4	19	30.2	24	42.1	24	42.9	120	43.2
횡단시 사고위험	17	2.7	10	16.1	2	1.8	0	0.0	2	3.5	0	0.0	3	1.1
불법주정차	79	12.6	3	4.8	11	10.1	10	15.9	11	19.3	17	30.4	27	9.7
보도상의 오토바이통행	1	0.2	1	1.6	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
야간통행시 가로등밝기	3	0.5	0	0.0	3	2.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
이동편의시설 미설치	2	0.3	0	0.0	2	1.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
기타	2	0.3	1	1.6	1	0.9	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
합계	625	100.0	62	100.0	109	100.0	63	100.0	57	100.0	56	100.0	278	100.0



〈그림 3-43〉 보도이용시 불편사항 분포



(4) 육교 및 지하보도 이용 만족도

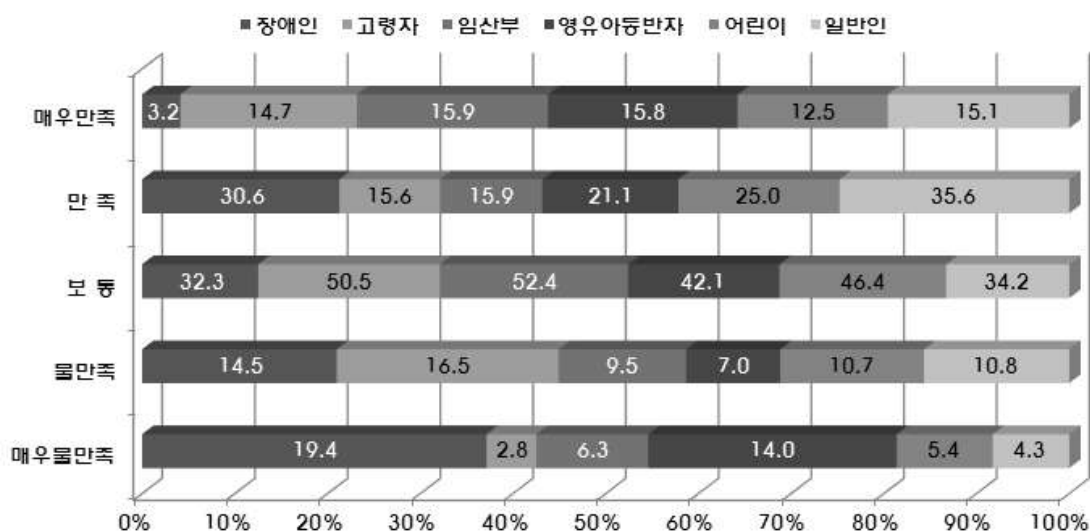
질문4

귀하는 육교 및 지하보도 이용시 만족하십니까?

- 대부분의 응답자가 보통이하의 만족도를 나타냈으며, 특히 보통 40.5%, 만족 27.4%로 보통이상의 만족도를 나타냈다.

〈표 3-66〉 육교 및 지하보도 이용 만족도

구 분	합계	구성비	교 통 약 자										일반인	
			장애인		고령자		임산부		영유아동반자		어린이			
			응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)
매우 만족	86	13.8	2	3.2	16	14.7	10	15.9	9	15.8	7	12.5	42	15.1
만족	171	27.4	19	30.6	17	15.6	10	15.9	12	21.1	14	25.0	99	35.6
보통	253	40.5	20	32.3	55	50.5	33	52.4	24	42.1	26	46.4	95	34.2
불만족	73	11.7	9	14.5	18	16.5	6	9.5	4	7.0	6	10.7	30	10.8
매우 불만족	42	6.7	12	19.4	3	2.8	4	6.3	8	14.0	3	5.4	12	4.3
합계	625	100.0	62	100.0	109	100.0	63	100.0	57	100.0	56	100.0	278	100.0



〈그림 3-44〉 육교 및 지하보도 이용 만족도 분포

(5) 육교 및 지하보도 이용시 불편사항

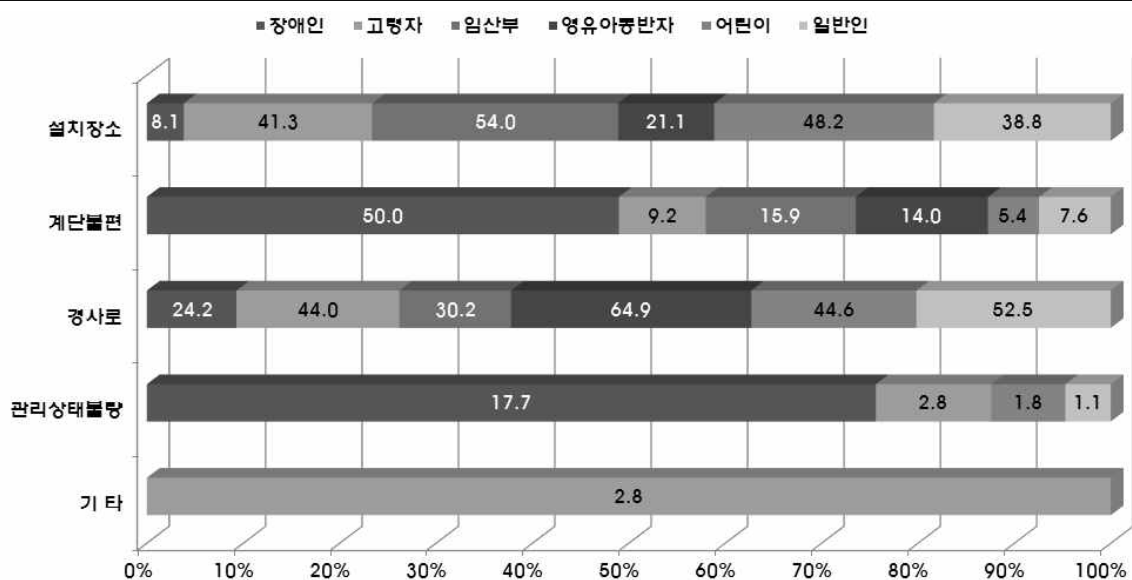
질문5

육교 및 지하보도 이용 시 불편사항은 무엇 때문입니까?

- 위의 질문에 대한 육교 이용시 불편사항은 경사로가 46.4%로 가장 큰 비율을 차지했으며, 그 다음으로 설치장소 37.0%의 분포로 나타났다.

〈표 3-67〉 육교 및 지하보도 이용시 불편사항

구 분	합계	구성비	교 통 약 자										일반인	
			장애인		고령자		임산부		영유아동반자		어린이			
			응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)
설치장소	231	37.0	5	8.1	45	41.3	34	54.0	12	21.1	27	48.2	108	38.8
계단불편	83	13.3	31	50.0	10	9.2	10	15.9	8	14.0	3	5.4	21	7.6
경사로	290	46.4	15	24.2	48	44.0	19	30.2	37	64.9	25	44.6	146	52.5
관리상태 불량	18	2.9	11	17.7	3	2.8	0	0.0	0	0.0	1	1.8	3	1.1
기 타	3	0.5	0	0.0	3	2.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
합계	625	100.0	62	100.0	109	100.0	63	100.0	57	100.0	56	100.0	278	100.0



〈그림 3-45〉 육교 및 지하보도 이용시 불편사항 분포



(6) 육교 및 지하보도개선사항

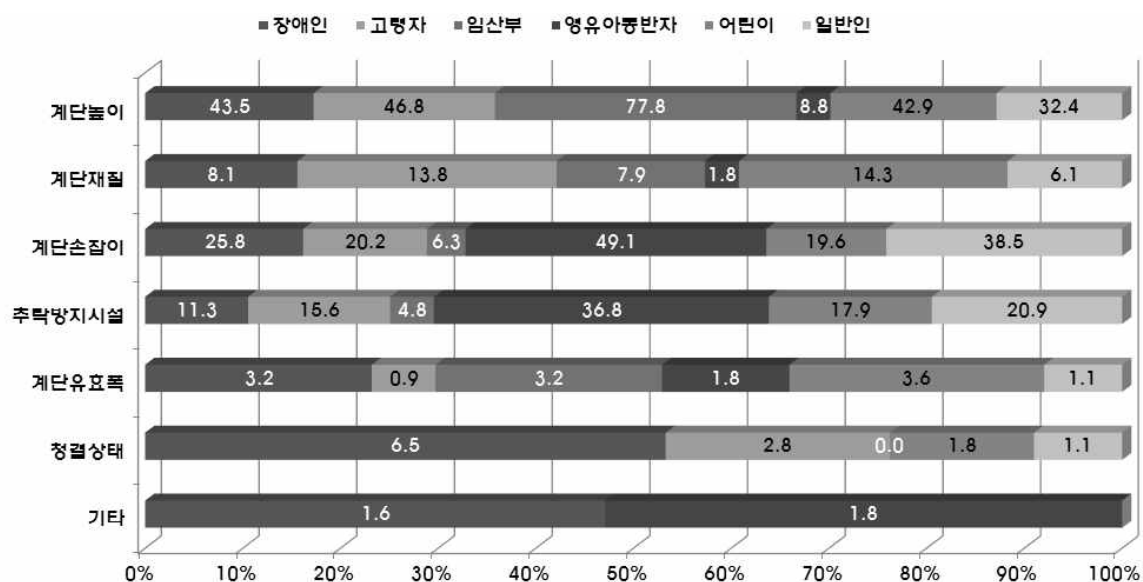
질문6

육교 및 지하보도의 계단 이용시 불편사항 중 개선이 되어야 하는 것은 무엇입니까?

- 위의 질문에 대한 육교 개선사항은 계단높이가 39.4%로 가장 큰 비율을 차지했으며, 그 다음으로 계단손잡이가 30.1%의 분포로 나타났다.

〈표 3-68〉 육교 및 지하보도 개선사항

구 분	합계	구성비	교 통 약 자										일반인	
			장애인		고령자		임산부		영유아동반자		어린이			
			응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)	응답자 (인)	구성비 (%)
계단높이	246	39.4	27	43.5	51	46.8	49	77.8	5	8.8	24	42.9	90	32.4
계단재질	51	8.2	5	8.1	15	13.8	5	7.9	1	1.8	8	14.3	17	6.1
계단 손잡이	188	30.1	16	25.8	22	20.2	4	6.3	28	49.1	11	19.6	107	38.5
추락방지 시설	116	18.6	7	11.3	17	15.6	3	4.8	21	36.8	10	17.9	58	20.9
계단유효 폭	11	1.8	2	3.2	1	0.9	2	3.2	1	1.8	2	3.6	3	1.1
청결상태	11	1.8	4	6.5	3	2.8	0	0.0	0	0.0	1	1.8	3	1.1
기타	2	0.3	1	1.6	0	0.0	0	0.0	1	1.8	0	0.0	0	0.0
합계	625	100.0	62	100.0	109	100.0	63	100.0	57	100.0	56	100.0	278	100.0



〈그림 3-46〉 육교 및 지하보도개선사항 분포

라. 만족도를 통한 만족도 점수 산출

1) 만족도 점수 산출개요

- 「제3차 교통약자 이동편의 증진계획(2017년~2021년), 국토교통부, 2016. 2」에서 제시된 만족도 점수 산출방법을 본 과업에 적용하였다.
- 만족도는 5간척도법에 따라 가중치 부여
 - 매우만족 : 5점, 만족 : 4점, 보통 : 3점, 불만족 : 2점, 매우불만족 : 1점
- 만족도 평균값 산출방법
 - 만족도 평균값 = (응답자수 × 만족도 점수)/응답자수 합

2) 교통약자 만족도 점수

- 교통약자의 만족도 점수를 보면, 교통수단 중 “버스”는 56.6점, “저상버스”는 58점으로 나타났다.
- 여객시설은 “버스터미널”은 56.7점, “버스정류장”은 56.7점으로 나타났다.
- 또한, 보행환경 중 “보도”의 만족도 점수는 57.7점으로 조사되었으며, 그 결과는 다음과 같다.

〈표 3-69〉 교통약자의 만족도 점수

구 분			매우 만족	만족	보 통	불만족	매우 불만족	합계	세종시 만족도 평균	전국 만족도 평균
교통수단	일반버스	응답자수	16	49	424	86	50	625	56.6	62
		구성비(%)	12.8	31.4	203.5	27.5	8	56.6		
	저상버스	응답자수	10	28	154	39	17	248	58.0	70
		구성비(%)	20.2	45.2	186.3	31.5	6.9	58		
	특별교통 수단	응답자수	5	6	23	12	9	55	54.9	62
		구성비(%)	45.5	43.6	125.5	43.6	16.4	54.9		
여객시설	버스 터미널	응답자수	21	48	386	146	24	625	56.7	60
		구성비(%)	16.8	30.7	185.3	46.7	3.8	56.7		
	버스 정류장	응답자수	25	66	369	112	53	625	56.7	60
		구성비(%)	20	42.2	177.1	35.8	8.5	56.7		
	역사	응답자수	51	100	255	146	73	625	57.1	66
		구성비(%)	40.8	64	122.4	46.7	11.7	57.1		
도로시설	보 도	응답자수	56	94	244	183	48	625	57.7	58
		구성비(%)	44.8	60.2	117.1	58.6	7.7	57.7		
	육교 및 지하보도	응답자수	42	73	253	171	86	625	54.0	58
		구성비(%)	33.6	46.7	121.4	54.7	13.8	54		

주: 「제3차 교통약자 이동편의 증진계획(2017년~2021년), 국토교통부, 2016. 2



3.4 교통약자 이동편의시설 문제점

3.4.1 이동편의시설 문제점

가. 교통수단 이동편의시설의 문제점

1) 교통수단 일반 문제점

- 버스의 경우 저상버스(40대)를 제외한 모든 일반버스에 휠체어 승강설비가 전무한 실정이며 저상버스의 휠체어 승강기는 버스정류장의 턱낮춤이 기준에 적합하지 않아 현실적으로 사용하는데 어려움이 있다.
- 버스의 수직손잡이가 부족하여 입석승객의 안전뿐만 아니라 교통약자의 차량내 이동에 제약이 따른다.
- 또한, 승강구의 계단이 주위부분의 식별이 용이하지 않아 승하차시 안전사고 우려가 있다.
- 세종특별자치시에서 운영하고 있는 특별교통수단은 12대로 수요를 충족하는 특별교통수단 추가 도입이 필요하다.

〈표 3-70〉 교통수단 이동편의시설 문제점

구 분	문 제 점
버 스	<ul style="list-style-type: none"> · 높은 계단으로 인한 교통약자의 탑승이 어려움(승강설비 부족) · 휠체어 승강설비 및 휠체어 전용공간의 부재 · 영어 안내 음성 및 전자 안내판 부족 · 교통약자전용 좌석의 부족 · 저상버스의 부족 · 수직손잡이의 부족 · 난폭운전으로 인한 사고 위험
특별교통수단	<ul style="list-style-type: none"> · 이용자대비 낮은 보유대수 · 휠체어 미이용자 이용으로 휠체어이용자 이용어려움 · 이용방법에 대한 홍보부족으로 이용자 한정 · 이동지원센터 위탁운영 제고

2) 저상버스 운영문제점

(1) 저상버스 운행대수

- 세종특별자치시 저상버스 운행대수는 40대로 세종특별자치시 일반버스의 23.4%가 운영중에 있으나 『교통약자의 이동편의 증진법』 및 「제3차 국가 교통약자 이동편의 증진계획 수립, 2016.12, 국토교통부」에 의한 법정운행대수 일반버스 171대의 42%인 72대 기준으로 32대가 부족한 실정이다.
- 저상버스 구입시 국비 25%, 시비 25%, 민간 50%로 구입지원이 이루어지고 있으나 저상버스는 일반버스에 비해 수리비, 운영비 등 2배이상 소요가 되어 버스 민간업체의 저상버스 구입을 꺼리는 문제점이 발생되고 있다.

(2) 저상버스 운행노선

- 현재 관내버스의 세종특별자치시 운행노선은 4개노선이 운영중이다.
- 또한, 버스정류장내 불법주정차로 인한 버스의 보도근접 정차가 어려워 휠체어 이용자 등 저상버스 탑승이 불가능한 사례가 발생되어 불법주정차 단속이 시급하다.
- 또한 도로시설의 기준미달 과속방지턱 및 가각부 회전반경이 부족한 시설의 정비가 필요하다.
- 보도 폭원 협소 및 불법적치물 등으로 인하여 휠체어 대기공간이 부족한 정류장 개선이 필요하다.

〈표 3-71〉 저상버스 운행노선

운행업체	구분	노선번호	기점	종점	운행횟수 (회/일)	배차간격 (분)	첫차	막차
세종 교통	저상	990	반석역	오송역	128회	10분	06:00	24:00
		991	세종국책연구단지	대곡리	22회	30~50분	06:00	22:00
		655	충남대	대곡리	35회	30분	06:00	22:50
		601	세종국책연구단지	조치원역	81회	10~15분	06:00	23:30



3) 여객시설 이동편의시설의 문제점

(1) 버스터미널

- 선형블럭의 동선상 매표소가 닫혀 있는 경우가 있어 개선이 필요하다.
- 터미널 입구에 점자안내판 및 시설 안내표지판이 없어 교통약자를 포함하여 이용자의 이용이 불편하다.
- 승강장에 선형블럭이 미설치되어 시각장애인들의 안전을 위협하여 개선이 필요하다.

(2) 철도역사

- 철도역사는 교통약자의 이용이 편리하도록 시설물 설치가 비교적 양호한 것으로 나타났다.

(3) 버스정류장

- 버스정류장의 경우 좁은 보도에 정류소를 설치함에 따라 보도폭의 협소 및 휠체어 활동공간의 제약을 받는 것으로 나타났다.
- 또한, 버스정류장의 점자블럭의 설치율이 2~3%로 시각장애인들의 이용이 불편한 것으로 나타났다.
- 철도역사에 점자안내판이 설치되어 있으나, 버스정류장과 버스터미널의 점자안내판 설치율이 낮은 실정이다.
- 지속적인 BIT 설치로 버스도착 알림시설의 환경은 좋아졌으나, 버스쉘터 시설물이 오래된 곳은 시설이 노후화되어 미관저해 및 이용에 불편함을 준다.

〈표 3-72〉 여객시설 이동편의시설 문제점

구 분	문 제 점
버스터미널	<ul style="list-style-type: none"> · 선형블럭의 동선상 매표소가 닫혀 있는 경우가 있어 개선이 필요함 · 점자안내판 설치가 미흡함 · 승강장에 선형블럭 미설치
철도역사	<ul style="list-style-type: none"> · 철도역사의 법적설치기준은 타시설에 비해 높은 수치 · 승강기에 점자시설이 미설치지점 개선이 필요
버스정류장	<ul style="list-style-type: none"> · 버스정류장 내 점자블럭 및 선형블럭 설치 부재 · 휠체어 활동공간의 부족 · 교통약자 대기시설 부족 · 점자안내판이 부족함 · 보도폭 협소

나. 보행환경시설의 문제점

- 세종특별자치시의 전반적인 실태를 살펴보면, 신도심은 교통약자 증진법 제정이 후에 조성되는 도시로서 설치율이 구도심에 비해 높다.
- 유효 보도폭이 확보된 곳이지만 주변 지장물이나 노상 적치물 및 보도내 차량 불법 주정차로 인하여 유효 보도폭이 협소한 구간이 발생하여 지속적인 불법주정차 단속이 필요하다.
- 음향신호기의 경우 설치되어 운영하고 있는 곳이 285개소로 교통약자의 이동이 많은 교차로의 추가 도입이 필요할 것으로 판단된다.
- 세종특별자치시의 블라드는 현재 규격에 맞도록 설치 중에 있지만 일부 블라드가 탄력봉으로 설치되어 있지 않아 시각장애인이 이동시 사고를 유발할 가능성이 크다.

〈표 3-73〉 보행환경시설 문제점

구 분		문 제 점
보도	신도심	<ul style="list-style-type: none"> · 유효보도폭 및 보도 포장상태가 양호 · 점자블럭 및 선형블럭의 미설치 · 공사중인 보도의 안전시설 확충 필요
	구도심	<ul style="list-style-type: none"> · 좁은 유효보도폭 및 노상지장물, 노상적치물로 인한 유효보도폭 협소 · 보도의 포장상태 불량 · 점자블럭 및 선형블럭의 미설치 · 보도내 불법 주정차로 인한 보도의 연속성 결여 · 차량진출입부로 인해 차량과 보행자와의 상충 · 보도관리상태 미흡
기 타 도 로 부속시설		<ul style="list-style-type: none"> · 음향신호기 설치 추가 설치 필요 · 음향신호기 앞 점자블럭의 부재 · 기준에 맞지 않는 블라드 설치



〈그림 3-47〉 보행환경 이동편의시설 문제점

3.4.2 교통약자별 이동편의시설 문제점

가. 지체장애인

- 지체장애인의 이동편의시설 문제점은 좁은 보도 유효폭, 보도 턱낮춤 및 수직이동(엘리베이터, 에스컬레이터, 휠체어리프트)관련 편의시설 문제가 이동시 가장 큰 저해 요인으로 나타났다.

〈표 3-74〉 지체장애인의 이동편의시설 문제점

구 분	문제점
교 통 수 단	·승강장과 차량과의 넓은 간격 ·차량 내 교통약자 좌석 이용상의 어려움 ·버스승하차시 높은 계단으로 인한 불편 ·특별교통수단의 적은 운행횟수 ·휠체어 승강설비 및 전용공간의 부재 ·수직손잡이의 부족
여 객 시 설	·장애인 화장실의 부재 및 사용의 어려움 ·안내시설의 미비 ·좁은 보도 및 버스정류장으로 인한 휠체어 이용자의 대기공간 협소
보 행 환 경	·보도의 정비 미비로 인한 이동의 불편 ·좁은 유효폭 및 보도상 불법 적재물로 인한 유효폭 감소 ·보도의 턱낮춤 미설치 및 규정에 맞지 않은 턱낮춤

나. 시각장애인

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

〈표 3-75〉 시각장애인의 이동편의시설 문제점

구 분	문제점
교 통 수 단	·차량내 음성안내시설 부족(영어 안내) ·승강장과 차량과의 넓은 간격 ·차량 내 교통약자 좌석 이용상의 어려움 ·버스승하차시 높은계단으로 인한 불편
여 객 시 설	·점자블럭, 점자안내판 등 안내시설의 미비 ·계단, 손잡이 등 기타 시설물에 대한 점자표시의 부족
보 행 환 경	·규정에 맞지 않은 블라드, 보도상의 불법주정차등 보행장애물로 인한 이동의 어려움 ·점자블럭의 연속성 결여 ·횡단보도 이용시 음향신호기 부재 및 음향신호기 접근의 어려움 ·보도의 정비 미비로 인한 이동의 불편 ·좁은 유효폭 및 보도상 불법적재물로 인한 유효폭 감소

**다. 청각장애인**

- 청각장애인의 경우 이동상의 문제는 크지 않지만, 전자문자 안내시설이나 잔여시간 표시기 부족 등의 문제점 등이 나타난 것으로 분석되었다.

〈표 3-76〉 청각장애인의 이동편의시설 문제점

구 분	문제점
교통수단	·차량내 전자문자 안내시설의 부족(영어)
여객시설	·전자문자 안내시설의 부족(영어)
보행환경	·잔여시간 표시기의 부족

라. 어린이, 임산부, 고령자, 영유아를 동반한 자

- 장애인 외의 다른 교통약자의 이동편의시설을 살펴보면 수직이동시설의 부재, 횡단시간의 부족 등이 나타났으며, 장애인 이동편의시설의 문제점과 다소 유사한 문제점들이 나타난 것으로 분석되었다.

〈표 3-77〉 어린이, 임산부, 고령자, 영유아를 동반한자의 이동편의시설 문제점

구 분	문제점
교 통 수 단	·승강장과 차량과의 넓은 간격 ·차량 내 교통약자 좌석 이용상의 어려움 ·버스승하차시 높은 계단으로 인한 불편 ·수직손잡이의 부족 ·버스기사의 난폭운전
여 객 시 설	·수직이동시설의 부재로 인한 이동의 불편함 ·높은 계단, 경사로 등 접근로상의 문제 ·교통정보 등 안내시설의 미비
보 행 환 경	·보도의 정비 미비로 인한 이동의 불편 ·횡단보도 이용시간이 짧음(보행횡단시 교통사고 위험) ·잔여시간 표시기의 부족



제4장 추진성과 분석

4.1 추진성과 분석개요

4.2 추진성과 분석결과

4.3 성과분석에 따른 시사점



제4장 교통약자 이동편의시설의 추진성과 분석

4.1 추진성과 분석 개요

4.1.1 분석의 목적

- 교통약자의 이동편의 정책의 추진성과 분석은 「제1차 세종시 교통약자 이동편의 증진계획」 시 제시된 교통약자 이동편의시설의 목표치가 실제 어느 정도 달성하고 있는지를 파악하기 위함이다.
- 교통수단, 여객시설, 도로(보행환경) 등 유형별 추진성과 분석을 통해 문제점 및 대응방안을 제시하고 추진성과 분석으로 시설관리·개선수준을 계층화하여 적극적인 시설개선과 부족한 분야의 우선개선을 유도하고자 한다.
- 또한 「제2차 교통약자 이동편의증진계획」 수립시 실현가능한 목표치를 제시하기 위한 기초자료로 활용하고자 한다.

4.1.2 추진성과 분석방법

가. 이동편의시설 설치율 및 만족도 개선 성과분석

- 「제1차 세종시 교통약자 이동편의증진계획」에서 조사한 이동편의 시설의 설치율, 만족도, 종합점수와 「제2차 세종시 교통약자 이동편의 증진계획」에서 조사한 점수를 비교하여 시설별 이동편의시설의 개선 성과를 분석한다.
- 개선성과 = (제2차 증진계획 조사치) - (제1차 증진계획 조사치)

나. 「제2차 세종시 교통약자 이동편의증진계획」 목표치 달성분석

- 「제1차 세종시 교통약자 이동편의증진계획」에서 제시한 목표치와 「제2차 세종시 교통약자 이동편의증진계획」의 현장조사 결과를 비교 하여 목표치에 대해 어느 정도 달성하고 있는지에 대해 분석한다.
- 달성률(%) = (제2차 증진계획 조차치) / (제1차 증진계획 조사치)



4.2 추진성과 분석결과

4.2.1 제1차 세종시 교통약자 이동편의 증진계획의 목표치

- 제1차 증진계획 수립시 목표치를 검토해본 결과, 저상버스 및 특별교통수단 도입율은 100%로 가장 높게 제시되어 있으며, 버스정류장 설치율은 55%로 가장 낮게 제시하였다.

〈표 4-1〉 제1차 증진계획 이동편의시설 설치현황 및 목표치

구 분		이동편의실태현황(2013년)			목표치(2016년)		
		설치율(%)	만족도	종합점수	설치율(%)	만족도	종합점수
교통수단	시내버스	62.0	40.0	55.4	65.0	75.0	68.0
	저상버스도입	19.1	0.0	13.4	33.3	80.0	94.0
	특별교통수단	20.0	0.0	14.0	100.0	—	—
여객시설	버스정류장	36.0	33.0	35.1	55.0	80.0	63.0
	터미널	48.0	33.0	43.5	65.0	75.0	68.0
	철도역사	77.0	26.0	61.7	80.0	85.0	82.0
보행환경	보도	63.0	29.0	52.8	80.0	85.0	82.0
	기타 보행환경	48.0	29.0	42.3	60.0	85.0	68.0

자료 : 제1차 세종시 지방교통약자 이동편의 증진계획

4.2.2 제1차 증진계획 성과분석

가. 이동편의실태 설치율 및 만족도 개선성과 분석

- 제1차 증진계획의 현황조사 자료와 제2차 증진계획 수립시 조사자료를 비교한 결과 모든 항목의 만족도가 향상되는 것으로 나타났다.
- 또한, 버스정류장을 제외한 항목별 적합 설치율은 증가한 것으로 나타났으며, 종합점수도 증가하는 것으로 나타났다.

〈표 4-2〉 이동편의실태 설치율 및 만족도 개선성과 분석

구 분		제1차 조사치(2013년)			제2차 조사치(2017년)			개선성과 분석		
		설치율(%)	만족도	종합점수	설치율(%)	만족도	종합점수	설치율(%)	만족도	종합점수
교통수단	시내버스	62.0	40.0	55.4	72.1	56.6	67.5	10.1	16.6	12.1
	저상버스도입	19.1	0.0	13.4	23.4	58.0	33.8	4.3	58.0	20.4
	특별교통수단	20.0	0.0	14.0	109.1	54.9	92.8	89.1	54.9	78.8
여객시설	버스정류장	36.0	33.0	35.1	28.3	56.7	36.8	-7.7	23.7	1.7
	터미널	48.0	33.0	43.5	51.5	56.7	53.1	3.5	23.7	9.6
	철도역사	77.0	26.0	61.7	78.4	57.1	72.0	1.4	31.1	10.3
보행환경	보도	63.0	29.0	52.8	69.2	57.7	65.8	6.2	28.7	13.0
	기타보행환경	48.0	29.0	42.3	69.4	54.0	64.8	21.4	25.0	22.5

주: 1) 저상버스 및 특별교통수단 설치율은 법정대수 대비 설치율임

2) 제2차 증진계획 시내버스 설치율은 일반버스와 저상버스의 평균설치율임

나. 이동편의실태 목표지 달성도 비교

- 제1차 증진계획의 목표치와 제2차 증진계획 수립시 조사자료를 비교한 결과 설치율의 달성도는 특별교통수단 도입은 109.1%가 달성되었으나, 저상버스 도입은 70.2%로 달성률이 특별교통수단 달성률 대비 낮은 것으로 나타났다.

〈표 4-3〉 이동편의실태 목표지 달성도 비교

구 분		제1차 목표치(2013년)			제2차 조사치(2017년)			달성도(%)		
		설치율(%)	만족도	종합점수	설치율(%)	만족도	종합점수	설치율	만족도	종합점수
교통수단	시내버스	65.0	75.0	68.0	72.1	56.6	67.5	110.9	75.5	99.2
	저상버스도입	33.3	80.0	94.0	23.4	58.0	33.8	70.2	72.5	35.9
	특별교통수단	100.0	—	—	109.1	54.9	92.8	109.1	—	—
여객시설	버스정류장	55.0	80.0	63.0	28.3	56.7	36.8	51.5	70.9	58.5
	터미널	65.0	75.0	68.0	51.5	56.7	53.1	79.2	75.6	78.0
	철도역사	80.0	85.0	82.0	78.4	57.1	72.0	98.0	67.2	87.8
보행환경	보도	80.0	85.0	82.0	69.2	57.7	65.8	86.6	67.8	80.2
	기타 보행환경	60.0	85.0	68.0	69.4	54.0	64.8	115.7	63.6	95.3

주: 1) 특별교통수단 설치율은 법정대수 대비 설치율임

2) 제2차 증진계획 시내버스 설치율은 일반버스와 저상버스의 평균설치율임

4.3 성과분석에 따른 시사점

4.3.1 성과분석 결과

- 세종시에 교통관련 다양한 사업을 추진하고 있으나 제2차 계획의 2016년 목표대비 버스정류장, 저상버스, 터미널 등의 달성률이 저조한 것으로 분석되었다.

가. 계획 추진 문제점

- 제1차 계획 수립시 실행가능한 계획이 아닌 광범위한 계획수립으로 인하여 교통약자 관련 사업추진 예산 확보에 한계 도달함에 따라 교통수단 등 설치율 증가가 저조한 것으로 나타났다.
- 또한, 사업 추진시 교통수단확충, 여객시설 및 보행환경 개선 등 개별 사업 추진으로 연계성이 결여되어 이용자 불편으로 인하여 설치율 대비 만족도 증가도 미미한 것으로 나타났다.



나. 계획 추진후 문제점

- 제1차 계획 수립 후 특별교통수단은 특정단체에서 운영하고 있어 2차 교통약자 증진계획에서 특별교통수단의 추가 계획 및 이동지원센터(공공기관 운영) 도입에 관련된 계획을 검토해야 할것으로 판단된다.
- 또한 지속적인 모니터링 미 실시 및 사업추진 부진으로 도로시설 등 이동편의 시설 확충이 부족한 것으로 나타났으며 홍보부족으로 교통약자의 이동 편의시설 이용이 저조하고 회피하는 문제점이 나타났다.

4.3.2 정책방향 도출

- 본 과업 추진시 제1차 계획의 성과분석을 바탕으로 교통약자 관련 계획을 수립하는데 있어 실행가능한 계획수립 및 적정 목표치 설정이 필요한 것으로 나타났다.
- 계획수립시 시설 이용자의 행동특성 및 이동편의 시설간의 상호연계와 이용성을 동시에 고려하고 기존수단(저상버스, 특별교통수단 등) 질적수준을 제고하여 현재 상황을 철저히 분석 후 개선방안을 도출해야 할 것이다.
- 또한, 이동편의 시설에 대한 사회적인식을 제고하여 교통약자의 기본인권을 보장하는 정책 방향을 도출, 개선하기 위한 노력이 필요하다.



제5장 계획의 목표 및 기본방향

5.1 접근방법

5.2 세종시의 정책목표

5.3 추진전략 설정



제5장 계획의 목표 및 기본방향

5.1 접근방법

5.1.1 접근방법

- 본 과업에서는 상위계획에서 제시한 정책목표를 종합검토하여 세종시의 교통약자 이동편의 증진계획 정책방향을 제시하고자 하였다.
- 여객시설 등 이용자 행동특성 및 이동편의 시설간의 상호연계와 이용성을 동시에 고려하고 기존수단(저상버스, 특별교통수단 등) 질적수준을 제고하여 현재 상황을 철저히 분석 후 개선방향을 도출 하였다.
- 또한, 이동편의 시설에 대한 사회적인식을 제고하여 교통약자의 기본인권을 보장하는 정책 방향을 도출, 개선하기 위한 노력이 필요하므로 정책목표와 성과 측정 지표 구현을 위하여 실현 가능하고 구체적인 전략과제를 도출하였다.

〈표 5-1〉 정책목표 설정 접근방법

구분	세 부 내 용
상위계획 검토	<ul style="list-style-type: none"> ○상위계획인 「제3차 교통약자 이동편의 증진계획 2016.12 국토교통부」 및 관련계획 상의 교통시설 확충계획을 검토
교통약자 이용현황 분석	<ul style="list-style-type: none"> ○세종시의 교통약자 행동특성 및 이동편의 시설간 이용실태 파악과 저상버스, 특별교통수단 등 통행분석을 통한 문제점 진단 및 개선방향 설정
정책목표 설정	<ul style="list-style-type: none"> ○도출된 문제점과 개선방향을 토대로 세종시 제3차 교통약자 이동편의 증진계획의 정책목표 설정 ○구체적인 정책목표를 위한 성과 측정지표의 목표치를 설정
전략과제 도출	<ul style="list-style-type: none"> ○설정된 정책목표와 성과측정 지표의 구현을 위한 세부적인 전략과제 도출



5.1.2 상위계획의 목표검토

가. 제3차 국가 교통약자이동편의증진계획(2017~2021), 국토교통부, 2016. 12

- 본 세종시 교통약자 이동편의 증진계획에서는 상위계획인 「제3차 교통약자 이동편의증진계획(2017~2021), 2016.12. 국토교통부」의 비전 및 기본목표를 수용하였다.

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	<p>① 교통수단 이동편의 개선</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 교통수단 이동편의시설 개선·확충 및 모니터링 강화 ○ 저상버스 및 특별교통수단 보급 확대 ○ 중형 저상버스 보급 확대 ○ 특별교통수단 운영시스템 구축
	<p>② 여객시설 및 보행환경 이동편의 개선</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 여객시설 내 이동편의시설 개선·확충 및 교통약자 지원서비스 향상 ○ 보행친화 환경조성을 위한 이동편의시설 개선·확충
	<p>③ 교통약자에 대한 대국민 인식 제고</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 홍보영상 및 홍보물 제작을 통한 교통약자 친화적 환경 조성
	<p>④ 계획의 실행력 제고 및 제도 개선</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 2차 교통약자편의 증진계획 추진성과 분석을 통한 문제점 분석 및 연차별 시행계획 모니터링 강화 ○ 특별교통수단 법정보급대수 기준 변경 및 교통약자 이동편의시설 설치 기준 조례 정비

5.1.3 추진전략의 설정

가. 교통약자이동편의시설의 개선 및 확충

1) 「교통약자의 이동편의증진법」에 의거 교통수단 및 여객시설의 무장애 사업 적극 추진

- 장애인·고령자·임산부·영유아를 동반한 자 등 교통약자가 안전하고 편리하게 목적지까지 이동할 수 있도록 교통수단 및 여객시설에 편의시설의 확충
- 버스정류장 개선을 통하여 이들의 사회참여와 교통복지 증진에 이바지
- 기존의 차량소통위주의 교통체계에서 인간중심의 교통체계로 전환하여 선진교통체계를 구축

2) 저상버스 및 특별교통수단 보급확대

- 교통약자를 포함한 버스 이용객의 안전과 편리성을 위해 저상버스의 보급확대
 - 다양한 교통약자의 편리한 이용 등을 고려하여 저상버스보급 활성화
- 자가용이 없는 교통약자를 위한 특별교통수단의 운영 효율성 증대 및 보급확대
 - 교통약자가 사회활동을 함에 있어 기존의 정규교통수단을 활용할 수 없을 때, 융통성이 높은 특별교통수단을 교통약자의 수요에 맞게 제공
 - 이동지원센터 개선을 통해 정보의 제공 및 상담, 서비스 연계 등의 기능을 개선

3) 안전과 편의성 향상을 위한 보행환경 개선

- 보도 개선·확충사업 등 시행으로 보행환경 개선
 - 교통약자를 포함한 보행자의 안전하고 쾌적한 보행환경을 조성하고 보행자의 보행권 확보 및 교통사고의 위험으로부터 보행자를 보호
 - 사람과 자동차가 공존하여 자동차의 진입과 통행이 허용되지만 속도제한, 통행 제한, 주차제한 등 각종 규제를 통해 보행자의 안전과 편의를 우선적으로 배려

나. 교통약자에 대한 의식전환 및 관리 체계개선

- 교통정보제공 체계개선 및 서비스 제공방안
- 교통약자관련 전문인력 구성 및 전담 관리체계 구축 및 개선
- 홍보대책으로 시민의 의식전환을 위한 체계적 홍보 및 관련기관 교육 프로그램 개발



5.2 세종시의 정책목표

5.2.1 비전설정

- 선진교통체계 구축을 위해 안전성과 편리성을 확보한 교통체계 구축과 이동권 확보를 통한 복지지향적 교통체계구축으로 비전을 설정하였으며, 이를 통하여 교통약자가 사회활동을 뒷받침 할수 있도록 하는데 목적이 있다.

가. 사람이 먼저인 안전하고 편리한 교통체계 구축

- 자동차 중심적인 교통체계에서 벗어나 수단, 시설, 환경등 모든 측면에서 사람이 먼저인 안전하고 편리한 교통체계를 구축하여 인간중심적 교통체계로의 전환을 모색하는데 있다.

나. 이동권 확보를 통한 복지지향적 교통문화 정착

- 세종시 교통약자 이동편의 증진계획은 인간의 가장 기본적인 권리인 이동권을 확보함으로써 교통약자가 사회경제활동을 불편없이 할 수 있도록 환경개선 및 여건을 마련하는데 그 목적이 있다.

5.2.2 정책목표 및 중점추진과제

정 책 목 표	중 점 추 진 과 제
○ 교통수단 이동편의 개선	<ul style="list-style-type: none"> - 교통수단 이동편의시설 개선·확충 및 모니터링 강화 - 저상버스 및 특별교통수단 보급 확대
○ 특별교통수단 운영시설 도입	<ul style="list-style-type: none"> - 이동지원센터 및 콜 관제시스템 체계화 - 도우미서비스 제공 강화
○ 여객시설 및 보행환경 이동편의 개선	<ul style="list-style-type: none"> - 버스정류장 접근로 개선 - 교통약자 대기공간 확보
○ 교통약자에 대한 친화적 인식 제고	<ul style="list-style-type: none"> - 홍보영상 및 홍보물 제작을 통한 교통약자 친화적 환경 조성
○ 계획의 실행력 제고 및 제도 개선	<ul style="list-style-type: none"> - 2차 교통약자 이동편의 증진계획 추진성과 분석을 통한 문제점 분석 및 연차별 시행계획 모니터링 강화

5.2.3 계획지표 설정

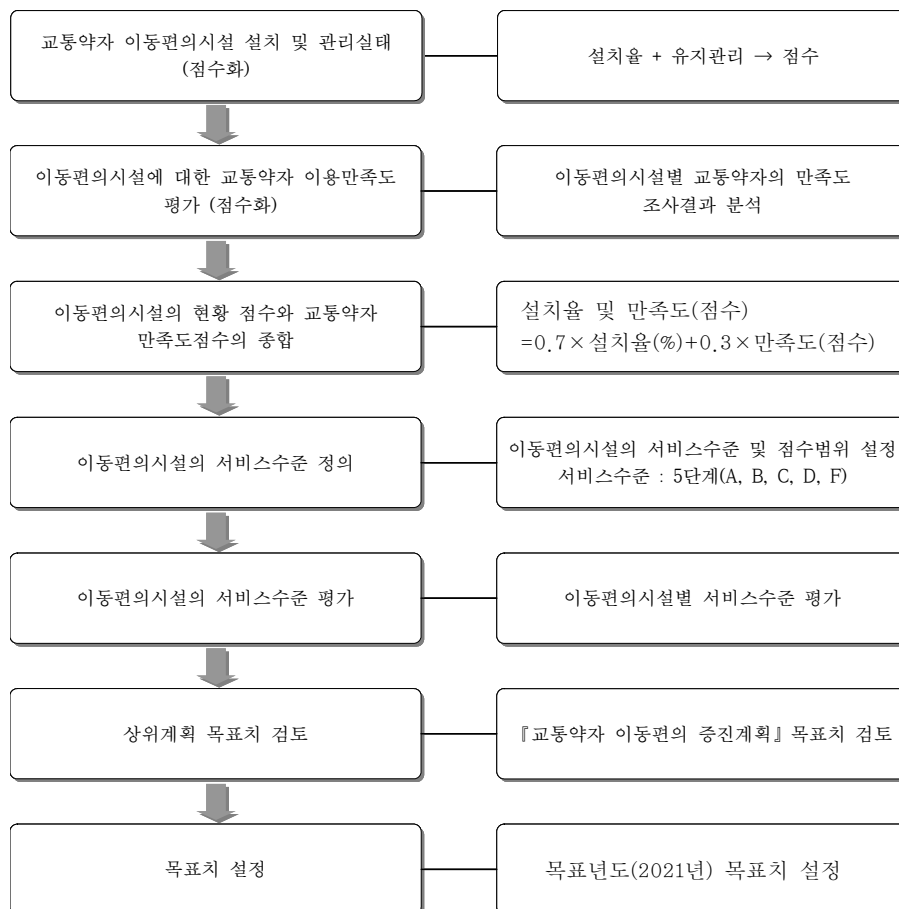
가. 개요

1) 목표치 설정방법

- 주요항목별로 조사된 이동편의시설 실태분석 결과를 토대로 대상시설별 현재의 시설정비수준을 파악하고, 계획기간 중에 실행가능한 계획수립을 위한 적정 목표치를 설정하였다.

2) 목표치 설정 절차

- 교통수단과 여객시설 및 보행환경실태, 이용만족도를 종합하여 현재 이동편의시설의 서비스수준을 평가하였다.
- 이동편의시설 설치율 뿐만 아니라 시설의 효율적 이용 정도를 고려할 수 있도록 이용만족도(점수)도 포함하여 계획의 2차 목표치를 설정하였다.
- 향후, 세종시 가용예산을 파악하여 최종적인 세종시 목표치를 설정하였다.



〈그림 5-1〉 목표치 설정절차



나. 세종시 교통약자이동편의시설의 서비스수준 평가

- 서비스수준을 5단계로 구분하여 교통약자 이동편의시설의 서비스평가에 활용하였다.

〈표 5-2〉 이동편의시설의 서비스수준 정의

서비스수준		정 의	점수범위
A		◦교통약자가 이동하는데 불편함이 없음 (교통약자 이동편의시설의 보수 및 관리)	100~90.0
B	B+	◦교통약자가 이동하는데 불편함이 거의 없음 (교통약자 이동편의시설의 보수 및 개선 필요)	89.9~85.0
	B0		84.9~80.0
	B-		79.9~75.0
C	C+	◦교통약자가 이동하는데 불편함이 조금 있음 (교통약자 이동편의시설의 개선 및 확충 필요)	74.9~70.0
	C0		69.9~65.0
	C-		64.9~60.0
D	D+	◦교통약자가 이동하는데 불편함 (교통약자 이동편의시설의 개선 및 확충 시급함)	59.9~54.0
	D0		53.9~47.0
	D-		46.9~40.0
F		◦교통약자가 이동하는데 매우 불편함 (교통약자 이동편의시설의 개선 및 확충 매우 시급함)	39.9~0

- 이동편의시설의 서비스수준 평가는 교통약자이동편의시설의 설치 및 관리실태 점수와 교통약자 만족도 점수를 종합하여 세종시에 설치된 이동편의시설을 대상으로 평가한다.
- 세종시의 2017년 현재 교통약자이동편의시설 서비스수준은 "A"~"F"로 분석되었으며, 이동편의시설 중 저상버스 개선 및 확충이 시급한 것으로 나타났다.

〈표 5-3〉 세종시 교통약자 이동편의시설의 서비스수준(2017년 기준)

구 분		설치율(%)	만족도	종합점수	서비스수준
교통수단	버 스	72.1	56.6	67.5	C0
	저상버스 도입대수	23.4	58.0	33.8	F
	특별교통수단 도입대수	109.1	54.9	92.8	A
여객시설	버스정류장	28.3	56.7	36.8	F
	버스터미널	51.5	56.7	53.1	D0
	철도역사	78.4	57.1	72.0	C+
보행환경	보 도	69.2	57.7	65.8	C0
	기타보행환경	69.4	54.0	64.8	C-

주 : 1) 종합점수는 (0.7) × (설치율) + (0.3) × (만족도)를 합산하여 계산한 결과임

2) 저상버스 및 특별교통수단 도입대수는 법정대비 도입대수임

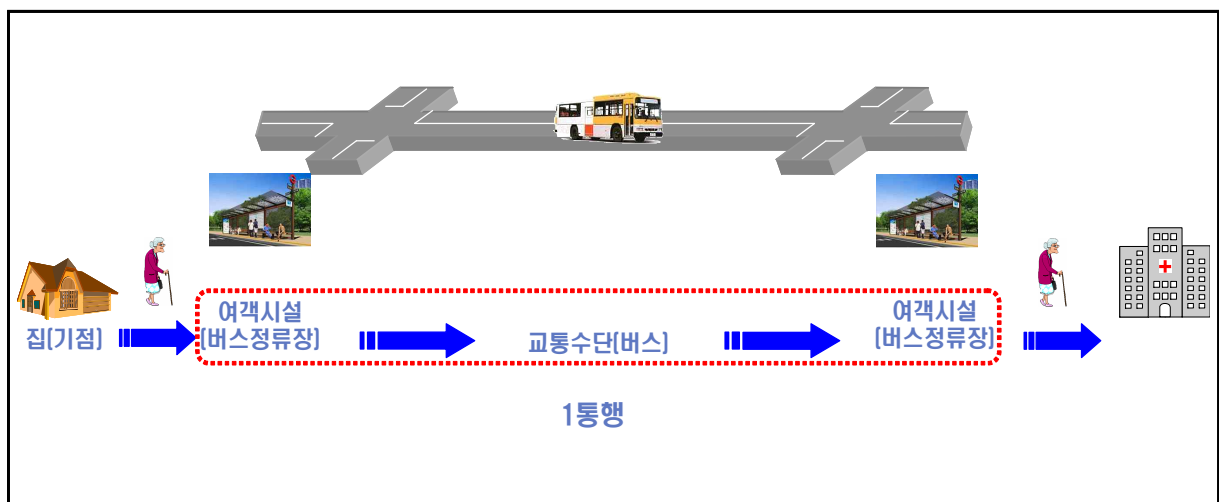
3) 만족도는 교통약자의 설문조사를 통한 만족도값임

다. 이동편의지수 산출

- 이동편의시설의 연계성 및 연속성을 평가하기 위하여 통행당 설치율, 만족도, 종합 점수인 이동편의지수를 산출한다.

〈표 5-4〉 이동편의지수 산정방법

구 분	산 정 방 법	비고
통행당 설치율	•이동편의 시설 중 교통수단 및 여객시설의 기준적합을 종합하여 나타낸 값 (여객시설설치율 × 교통수단설치율 × 여객시설설치율)	-
통행당 만족도	•교통수단 및 여객시설별 만족도조사 결과를 가중하여 100점으로 환산한 값 (여객시설만족도 × 교통수단만족도 × 여객시설만족도)	-
통행당 이동편의지수	•통행당 설치율과 통행당 만족도를 7:3 비율로 가중 평균하여 도출한 값 [(통행당설치율×0.7(가중치) × 통행당만족도×0.3(가중치))]	-



〈그림 5-2〉 교통약자 이동 개념도

- 2017년 현재 세종시의 버스를 이용한 이동편의지수는 47점으로 분석되었다.

〈표 5-5〉 세종시 통행당 이동편의지수

구분		현황(2017년)		
지역	1 통행	통행당 설치율	통행당 만족도	통행당 이동편의 지수
세종시	버스정류장→버스차량→버스정류장	43	57	47

주: 소수점 이하는 반올림하여 적용함



라. 목표치 설정

- 부문별 목표치는 세종시 현실에 맞고 실현 가능하도록 설치율 및 만족도를 제2차 교통약자 이동편의 증진계획의 목표치를 감안하여 상향 조정되도록 본 계획의 목표치를 설정하였다.
- 목표치 설정 결과 상위계획의 목표 상승치와 비슷한 서비스수준으로 설정하였으며, 이동편의시설 모두 현재보다 상향 조정하여 설정하였다.

〈표 5-6〉 세종시 부문별 설치율 및 만족도 목표

구분		현황(2017년)				2021년			
		설치율(%)	만족도	종합점수		설치율(%)	만족도	종합점수	
교통수단	버 스	72.1	56.6	67.5	C0	85.0	70.0	80.5	B0
	저상버스 도입대수	23.4	58.0	33.8	F	42.0	80.0	53.4	D0
	특별교통수단 도입대수	109.1	54.9	92.8	A	145.5	100.0	131.8	A
여객시설	버스정류장	28.3	56.7	36.8	F	64.0	80.0	68.8	C0
	버스터미널	51.5	56.7	53.1	D0	74.0	80.0	75.8	B-
	철도역사	78.4	57.1	72.0	C+	90.0	80.0	87.0	B+
보행환경	보 도	69.2	57.7	65.8	C0	90.0	70.0	84.0	B0
	기타보행환경	69.4	54.0	64.8	C-	83.0	70.0	79.1	B-

주: 1) 종합점수는 (0.7)×(설치 및 관리상태 점수) + (0.3)×(만족도 점수)를 합산하여 계산한 결과임

2) 버스, 정류장, 보도의 설치 및 관리상태 점수는 조사항목별 평균 설치율을 점수로 환산함

3) 저상버스의 설치 및 관리상태 점수는 저상버스대수/버스대수로 산정함

4) 만족도는 교통약자의 설문조사를 통한 만족도값임

- 본 계획의 이동편의지수는 버스이동시(버스정류장→버스→버스정류장) 이용에 따른 통행당 설치율과 통행당 만족도를 이용하여 미래 이동편의지수(2021년)을 산출하였다.
- 2017년 현재 버스이용시 통행당 이동편의지수는 47점이었으나 2021년에는 버스이용시 통행당 이동편의지수는 73점으로 설정되었다.

〈표 5-7〉 미래 이동편의지수 목표치

구분	현황(2017년)			목표치(2021년)		
	통행당 설치율	통행당 만족도	통행당 이동편의지수	통행당 설치율	통행당 만족도	통행당 이동편의지수
버스이동	43	57	47	71	77	73

주: 소수점 이하는 반올림하여 적용함

5.3 추진전략의 설정

- 교통약자 이동편의증진계획의 목표를 달성하기 위해 ‘교통약자 이동편의 시설의 개선 및 확충, ‘교통약자에 대한 의식전환 및 관리 체계개선’을 계획의 전략으로 설정하였다.

5.3.1 교통약자이동편의시설의 개선 및 확충

가. 저상버스 및 특별교통수단 보급확대

- 1) 교통약자를 포함한 버스 이용객의 안전과 편리성을 위해 저상버스의 보급확대
 - 다양한 교통약자의 편리한 이용 등을 고려하여 전국적으로 저상버스 보급을 활성화
- 2) 자가용이 없는 교통약자를 위한 특별교통수단의 운영 효율성 증대 및 보급확대
 - 교통약자가 사회활동을 함에 있어 기존의 정규교통수단을 활용할 수 없을 때, 용통성이 높은 특별교통수단을 교통약자의 수요에 맞게 제공
 - 이동지원센터 구축을 통해 정보의 제공 및 상담, 서비스 연계 등의 기능을 개선

나. 안전과 편의성 향상을 위한 보행환경 개선

- 구도심을 중심으로 보행환경 개선
 - － 교통약자를 포함한 보행자의 안전하고 쾌적한 보행환경을 조성하고 보행자의 보행권 확보 및 교통사고의 위험으로부터 보행자를 보호
 - － 사람과 자동차가 공존하여 자동차의 진입과 통행이 허용되지만 속도제한, 통행 제한, 주차제한 등 각종 규제를 통해 보행자의 안전과 편의를 우선적으로 배려

5.3.2 교통약자에 대한 의식전환 및 관리 체계개선

- 신도심을 중심으로 소프트웨어적 측면 개선 강화
 - － 홍보 및 교육 강화
 - － 보행지킴이 상시 운영으로 보행편의 증진 향상
 - － 교통약자의 날 지정 및 행사를 통한 인식 강화
 - － 홍보자료 배포 및 미디어 활용을 통한 지속적인 관리



5.3.3 교통약자이동편의시설 개선전략

- 교통약자이동편의시설의 개선방향을 수립하기 위해 이동편의시설별 주요 개선전략은 아래와 같다.

〈표 5-8〉 교통약자이동편의시설 개선전략 및 대상 교통약자

이용수단		주요 개선전략	대상 교통약자
교통수단	버스	1.저상버스의 도입	시각, 지체, 청각, 고령자, 임산부, 어린이
		2.안내시설 설치(자동음성안내, 전자문자안내판 및 행선지 표시)	시각(자동음성안내), 지체, 청각(전자문자 및 행선지), 고령자, 임산부, 어린이
		3.미끄럽지 않은 바닥재질 교체	시각, 지체, 고령자, 임산부, 어린이
		4.수직손잡이 설치	시각, 지체, 고령자, 임산부, 어린이
		5.이용정보제공	시각, 지체, 청각, 고령자, 임산부, 어린이
		6.교통약자 좌석 확보	시각, 지체, 고령자, 임산부, 어린이
	특별교통수단	1.특별교통수단 도입	장애인 1, 2급 및 대중교통이용 불편한 자
		2.이용요금 할인, 이용정보제공 등	장애인 1, 2급 및 대중교통이용 불편한 자
		3.이동지원센터 운영 체계화	장애인 1, 2급 및 대중교통이용 불편한 자
여객시설	여객터미널	1.교통수단과 연계를 통한 이용상의 문제점 개선	시각, 지체, 청각, 고령자, 임산부, 어린이
		2.승강설비 설치 및 계단 미끄럼 방지등 개선	시각, 지체, 청각, 고령자, 임산부, 어린이
		3.안내시설 및 계단의 높이, 손잡이 및 점자표시 개선	시각(점자표시, 유도블록), 지체, 청각, 고령자, 임산부, 어린이
		4.장애인화장실 개선 및 설치	시각, 지체, 청각, 고령자, 임산부, 어린이
		5.수화 시스템 구축	청각
		6.환승 교통정보제공	시각, 지체, 청각, 고령자, 임산부, 어린이
		7.내부시설 뿐만 아닌 보행접근로 등의 개선	시각, 지체, 청각, 고령자, 임산부, 어린이
	버스정류장	1.교통수단 및 여객시설에 관한 교통정보제공	시각, 지체, 청각, 고령자, 임산부, 어린이
		2.버스정류장의 개선을 통한 이용상의 문제점 개선	시각, 지체, 청각, 고령자, 임산부, 어린이
		3.안내시설 및 쉼터등의 개선 등등	시각, 지체, 청각, 고령자, 임산부, 어린이
보행관련	보도	1.교통수단 및 여객시설 주변 보도의 개선	시각, 지체, 청각, 고령자, 임산부, 어린이
		2.횡단보도 내 음향신호기 설치	시각, 지체, 고령자, 어린이
		3.횡단보도 내 보행자잔여표시기 설치	청각, 고령자, 어린이
		4.육교 수직이동시설 설치	시각, 지체, 청각, 고령자, 임산부, 어린이

제6장 부문별 개선방안

- 6.1 목표 및 기본방향
- 6.2 교통약자 이동편의시설 개선 및 확충
- 6.3 보행우선구역 지정방안
- 6.4 교통약자 거점지역 및 간선이동 축 확보
- 6.5 장애물 없는(Barrier Free) 생활환경
인증제 활용방안
- 6.6 저상버스 확충방안
- 6.7 특별교통수단 및 이동지원센터 운영방안
- 6.8 교통약자를 위한 정보제공 체계구축
- 6.9 홍보 및 교육대책
- 6.10 교통약자시설의 사후관리방안

제6장 부문별 개선방안

6.1 목표 및 기본방향

- 본 계획은 「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」(2014.08.07)에 근거하여 「제3차 교통약자 이동편의 증진계획, 2016.12, 국토교통부」에서 제시된 계획안을 토대로 세종시의 교통약자 이동편의 시설 정비 및 확충 등의 계획을 수립하여 교통수단, 여객시설, 보행시설 등을 편리하게 이용 할 수 있는 여건을 조성하고 이동편의 시설과 보행환경에 관한 개선계획 및 사업추진에 필요한 투자비 산정과 재원조달방안을 마련하는데 그 목적이 있다.
- 본 계획의 세부 추진방향은 이동편의시설의 효율적인 개선과 교통약자의 이용도, 선호도, 밀집도가 높은 시설에 우선 개선하도록 계획하였다.
- 교통약자 이동편의시설은 개별적으로 설치되는 것 보다는 이동편의시설간의 연계성을 바탕으로 계획하는 것이 무엇보다도 중요할 것으로 판단된다.
- 따라서, 교통약자 이동편의시설 설치에 있어 교통수단, 여객시설, 보행시설과의 연계성을 고려하여 「교통약자 이동편의 증진법 시행규칙」(2014.08.07)에서 제시된 내용을 준용하여 계획하였다.

〈표 6-1〉 항목별 개선 추진방향

구 분		추진방향
교통수단	버 스	<ul style="list-style-type: none"> ◦안내시설 환체어 승강설비, 교통약자 배려석, 수직손잡이 등 개선항목 도출 ◦저상버스 도입 및 확충방안 검토
	특별교통수단	<ul style="list-style-type: none"> ◦국가 대중교통기본계획에서 제시하는 특별교통수단의 도입방향과 재정지원 방안을 검토하여 세종시에 적합한 계획을 수립 ◦장애인 콜택시, 장애인 셔틀버스 등을 대상으로 대중교통에 사각지대에 있는 중증장애인 또는 고령자에게 Door To Door 서비스 제공
	이동지원센터 체계화	<ul style="list-style-type: none"> ◦이동지원센터의 체계화 제시
여객시설	버스터미널 및 철도역사	<ul style="list-style-type: none"> ◦주요 여객시설내 및 타 여객이동시설간의 이동편의시설이 연계될 수 있도록 수직수평 보행이동시설, 위생, 안내시설, 탑승관련시설에 대한 개선방안 도출
	버스정류장	<ul style="list-style-type: none"> ◦저상버스 도입과 병행하여 버스정류장 점바블럭 설치, 정보안내판 설치, 쉼터 설치 계획 제시
도로(보도)	보행환경조사	<ul style="list-style-type: none"> ◦보행환경조사를 실시하여 볼라드, 각종 보행 장애물, 점자블록, 음향신호기 설치 제시
	보행우선구역	<ul style="list-style-type: none"> ◦보행자의 안전한 보행환경조성 및 보행권 확보를 위한 속도제한, 통행제한 주차제한 등 각종규제를 실시 구역 검토 제시
기타	정보체계구축	<ul style="list-style-type: none"> ◦교통약자를 위한 정보제공 체계 구축방안제시
	의식전환제고	<ul style="list-style-type: none"> ◦교육 및 홍보방안 제시



6.2 교통약자 이동편의시설 개선 및 확충

6.2.1 교통수단별 이동편의시설 개선 및 확충

가. 목표치 및 추진전략

1) 목표치 설정

- 「교통약자 이동편의 증진법 시행규칙」(2014.08.07개정) 별표1에 의하여 시내버스내 이동편의시설을 교통약자가 이용하기 편리하게 개선·확충하기 위함이다.

〈표 6-2〉 시내버스 이동편의시설 설치율 목표치

구 분	현황(대수)	현재 설치율(%)	2021년 설치율(%)
시내버스	171	72.1(C+)	85.0(B+)
저상버스 도입	40	23.4(F)	42.0(D-)

- 세종시의 교통수단 이동편의시설 평균 설치율은 현재 72.1%로서, 전국평균보다 낮은 설치율을 보이고 있다.
- 장래 목표연도(2021년)의 세종시 교통수단(버스) 이동편의시설 설치율을 85.0%로 설정하였다.

2) 추진전략

〈표 6-3〉 버스내 이동편의시설 주요개선 전략

주요개선전략	시설개선기준
1. 자동안내방송시설	안내방송의 명확성 한글·영어 안내방송
2. 전자문자안내판	버스내부에 설치 한글·영어 표시
3. 행선지표시	버스의 정면·측면·후면 설치 야간에도 식별가능한 표시
4. 휠체어 승강설비 및 휠체어 전용공간(저상버스)	승강구 바닥의 재질 및 계단코의 명도차 승강구의 유효폭 자동 경사판 설치
5. 교통약자 배려석	전체좌석에 1/30이상 지정 휠체어 전용공간 확보 교통약자 좌석임을 알리는 안내판
6. 수직손잡이	2열 또는 3열마다 설치, 지름30mm내외
7. 장애인 접근가능 표시(저상버스)	차량의 출입문에 장애인 접근가능 표시 부착

나. 안내시설 개선

1) 자동안내 방송시설

- 자동안내 방송시설은 청각장애인을 제외하고는 모든 승객에게 필수적인 시설 이므로 버스 탑승객이 어느 위치에서든 알아들을 수 있어야 한다.
- 자동안내시설 조사결과 전체 운행차량에 자동안내시스템이 설치되어 있는 것으로 조사되었다.
- 세종시의 자동안내시스템은 100% 기준적합으로 운영중에 있으므로, 현재 상태를 유지하는 것으로 제시하였다.

2) 전자문자 안내판

- 전자문자 안내판은 버스 탑승객이 어느 위치에서든 도착정류장명, 행선지 등을 명확 하게 읽을 수 있도록 버스안의 전면 윗부분 또는 중간문 부근에 설치하여야 한다.
- 현재 세종시 관내 시내버스에는 전자문자 안내판이 설치되어 운영중에 있으므로 현재상태를 유지보수 관리하도록 제시하였다.

3) 행선지표시

- 행선지표시는 차량 외부에 표시토록 하며 설치위치는 정면, 후면 및 측면에 설치 되어야 한다.
- 현재 버스의 행선지표시는 정면, 측면, 후면에 100% 기설치 되어 있는 것으로 조사되었다.

4) 외국어 표시

- 자동안내 방송, 전자문자안내, 행선지표시는 국어로만 설치되어 있어 영어, 중국어, 일본어 등 외국어도 병행 표기 및 안내하여 외국인들도 교통약자를 배려할 수 있도록 한다.

다. 승강구 개선

- 세종시 관내 버스의 승강구의 이동편의시설을 조사한 결과, 승강구 수직손잡이, 승강구 바닥, 승강구 바닥식별 항목은 모두 기준에 적합한 것으로 나타났으나, 승강구 유효폭의 경우 23.4%(저상버스)만이 기준에 적합한 것으로 조사되었다.
- 하지만 유효폭 개선의 경우 실질적으로 차량의 교체 없이는 불가능하며, 차량크기(대형, 중형)에 따라서도 각각 틀려지는 바, 본 과업에서는 제외토록 하였다.



라. 교통약자 배려석

- 교통약자 배려석은 승강구 주변에 지정하고, 교통약자 배려석임을 알 수 있도록 하여야 되므로, 이를 위해 안내판을 부착하거나 노란색과 같이 시인성이 높은 색상의 좌석 커버를 이용하여야 한다.
- 교통약자 배려석은 전체 좌석의 1/3 이상을 지정하여야 한다.
- 정차신호를 알리는 장치를 작동시킬 수 있는 스위치는 교통약자가 좌석에 앉은 상태에서 사용 할 수 있는 위치에 설치하여야 한다.
- 교통약자 배려석 표기를 한글 외에도 영어, 중국어, 일본어 등 외국어도 병행 표기하여 외국인들도 교통약자를 배려할 수 있도록 한다.

〈표 6-4〉 교통약자 배려석 확보계획

(단위 : 좌석수, %)

구 분	좌석수(전체 1/3)	목표치	기설치 좌석수	설치좌석수
교통약자배려석	1,146	974	382	592

마. 수직손잡이

- 저상형·일반형 시내버스에는 교통약자의 안전을 위하여 좌석을 기준으로 2열 또는 3열마다 하나씩 수직 손잡이를 설치하여야 한다.
- 하지만 수직손잡이 개선의 경우 실질적으로 차량의 교체 없이는 불가능하며, 차량크기(대형, 중형)에 따라서도 각각 틀려지는 바, 본 과업에서는 차량 대체차시 개선하도록 계획하였다.

바. 교통수단(버스) 연차별 개선계획 종합

- 자동안내방송시설, 전자문자안내판, 행선지표시 등 일반버스 및 저상버스에 대하여 연차별 개선계획은 다음과 같다.

〈표 6-5〉 교통수단(버스) 연차별 개선계획 종합

(단위 : 개, 좌석수)

구분		2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	합계
자동안내방송	영어 시스템 도입	—	—	—	1	—	—
전자문자안내판		—	—	—	1	—	—
교통약자 배려석		0	148	148	148	148	592
교통약자 안내판		0	148	148	148	148	592

주 : 수직손잡이는 버스 대, 폐차치 개선함

6.2.2 대기시설(버스정류장) 이동편의시설 개선

가. 목표치 및 추진전략

1) 목표치 설정

- 세종시의 버스정류장 이동편의시설 설치율은 28.3%(F)로 낮은 수준이며, 상당히 열악한 수준인 것으로 분석되었다.
- 장래 목표연도의 세종시 버스정류장 이동편의시설 설치율은 64.0%(서비스 수준 “C-”)로 설치율로 설정하였다.

〈표 6-6〉 버스정류장 이동편의시설 설치율 목표치

구 분	현 황(개소)	현재 설치율(%)	2021년 설치율(%)
버스정류장	1,079	28.3(F)	64.0(C-)

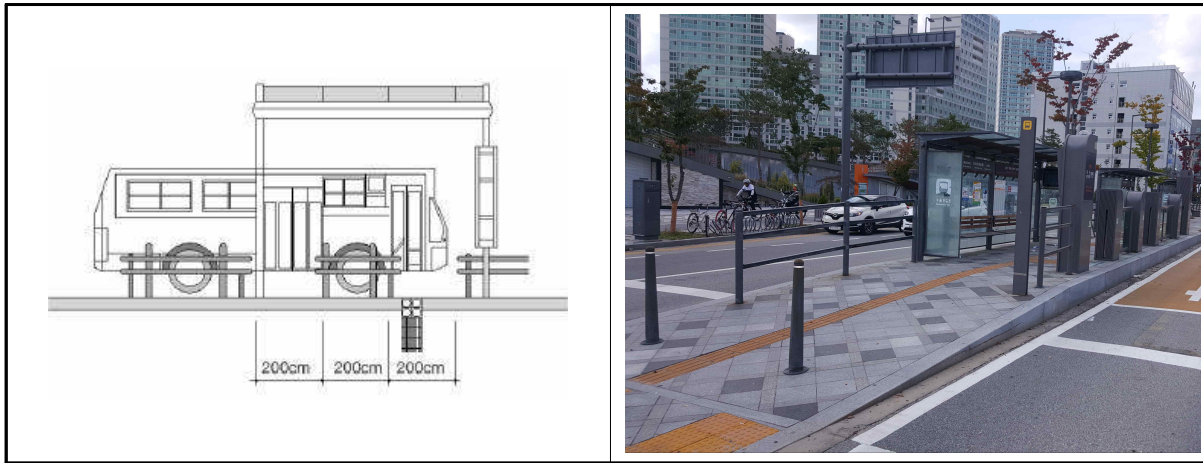
2) 추진전략

- 휠체어 사용자가 보도에서 직접 승차할 수 없는 경계석의 턱이 높은 버스정류장의 경우 휠체어사용자가 도로면으로 진출입할 수 있도록 승하차장의 일부 또는 전부를 턱 낮추기를 해야 한다.
- 보도와 차도의 높이 차이는 저상버스의 운행에 대처하기 위해 승강장 구조도 적절히 조정되어야 하므로 15cm 이하로 하여야 한다.
- 버스정류장은 휠체어의 진출입 · 회전 등이 가능하여야 하며, 휠체어사용자가 시각장애인과 서로 교차하지 아니하도록 동선을 적절하게 분리하여야 한다.
- 버스정류장에는 시각장애인이 위치를 감지할 수 있도록 선형블록과 점형블록을 설치하여야 한다.
- 버스정류장의 대기시설(쉼터형)에는 행선지 · 시간표 등 버스의 운행에 관한 정보를 제공하는 안내판을 설치하고, 안내판은 시각 및 점자, 음성안내가 함께 이루어지도록 설치한다.
- 시각장애인들이 버스도착 위치를 인지할 수 있도록 버스도착 안내시스템 도입 검토를 통해 추진 방안을 마련해야 할 것으로 판단된다.



〈표 6-7〉 버스정류장 이동편의시설 주요개선 전략

주요개선전략		시설개선기준
대기시설	1. 벤치 및 휴게시설 설치	◦지붕설치, 교통약자가 앉을 수 있는 높이
점자블록	2. 시각장애인의 위치 감지	◦점형블록 설치(보도폭이 좁을시 점형만 설치) ◦선형블록 설치(보도폭이 넓을시 점형과 병행)
안내시설	3. 버스정보시스템 구축	◦행선지, 시간표등의 버스운행정보에 관한 안내판설치 ◦장애인 및 어린이의 눈높이 1.5m내외 ◦점자안내, 음성안내



〈그림 6-1〉 버스정류장 설치 예시

나. 대기시설 설치 개선방안

- 버스정류장의 쉼터 설치 후 유효 폭원은 최소 2m이상, 휠체어 이용자가 진출입·회전할 수 있는 유효폭은 쉼터 설치 후 2.5m이상을 확보하여야 한다.
- 가변차로 버스정류장의 경우 쉼터 설치뿐 아니라, 일반 보행자의 통행폭원도 확보하여야 하나, 대부분 건축물 등으로 인해 추가로 폭원을 확보하기는 실제적으로 어려운 실정이다.
- 따라서, 금회 계획에서는 별도의 개선방안을 수립하기는 어려우며, 차후 추가적으로 설치하는 쉼터형 버스정류장의 경우 「교통약자를 배려한 버스 정류장시설 설치 매뉴얼, 한국교통연구원, 2008」에 따라 폭원 확보를 위한 방안(쉼터 위치 조정, 보도 부분확폭 등)등의 기법을 적용하여 버스정류장내에 휠체어 이용자가 원활히 승차할 수 있는 공간을 확보토록 하여야 한다.

〈표 6-8〉 쉼터설치 개선계획

(단위: 개소)

구 분	현황 개소	목표치	기설치 개소	개선 개소
쉼터설치	1,079	691	525	166

다. 점자블록 설치

- 관내 점자블록(선형 및 점형블록) 기준 적합률은 2.1~2.4%로서, 대부분 시각장애인을 위한 점자블록이 설치되지 않은 실정이다.
- 기 설치된 23개소 포함하여 보도가 설치되어 있어 점자 블록을 설치할수 있는 지점 409개소를 추가 개선토록 계획하였다.

〈표 6-9〉 점자블록 개선계획

(단위: 개소)

구 분	현황 개소	목표치	기설치 개소	개선개소
점자블록 설치 (선형 및 점형블록 설치)	1,079	432	23	409

라. 안내시설 개선

- 안내시설의 경우 버스의 노선 및 운행정보, 도착예정시간 등을 시각 및 점자, 음성으로 안내하는 시설로서, 버스정류장내에 BIT설치로 음성으로 안내를 시행중에 있다.
- BIT 설치로 인하여 버스이용자 및 교통약자의 이동편의 향상에 도움을 주는 것을 감안하여 329개소를 추가로 설치토록 계획하였다.

〈표 6-10〉 점자 및 음성안내 개선계획

(단위: 개소)

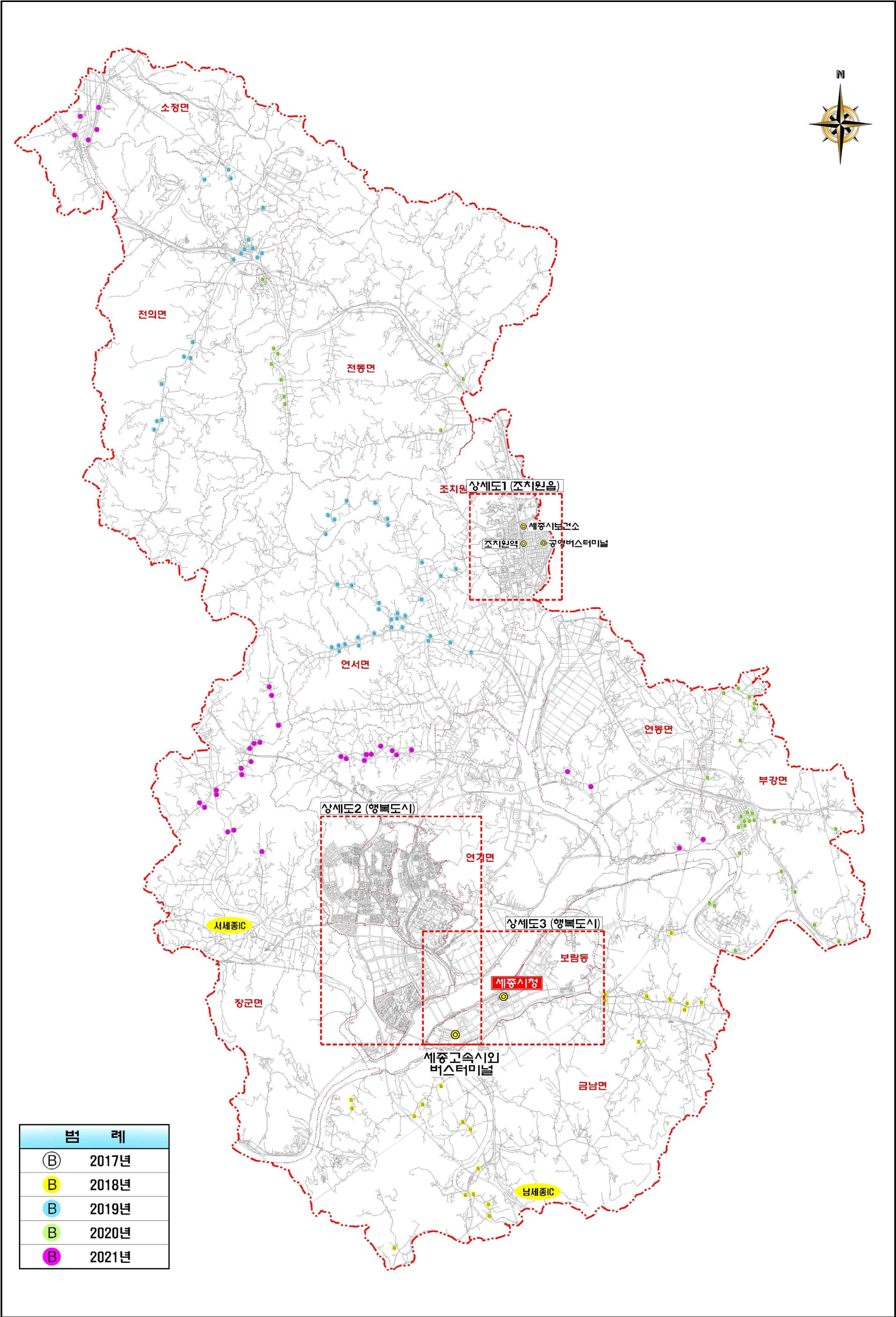
구 분	현황 개소	목표치	기설치 개소	개선 개소
점자 및 음성안내 (BIT 설치)	1,079	691	362	329

마. 버스정류장 시설 연차별 개선계획

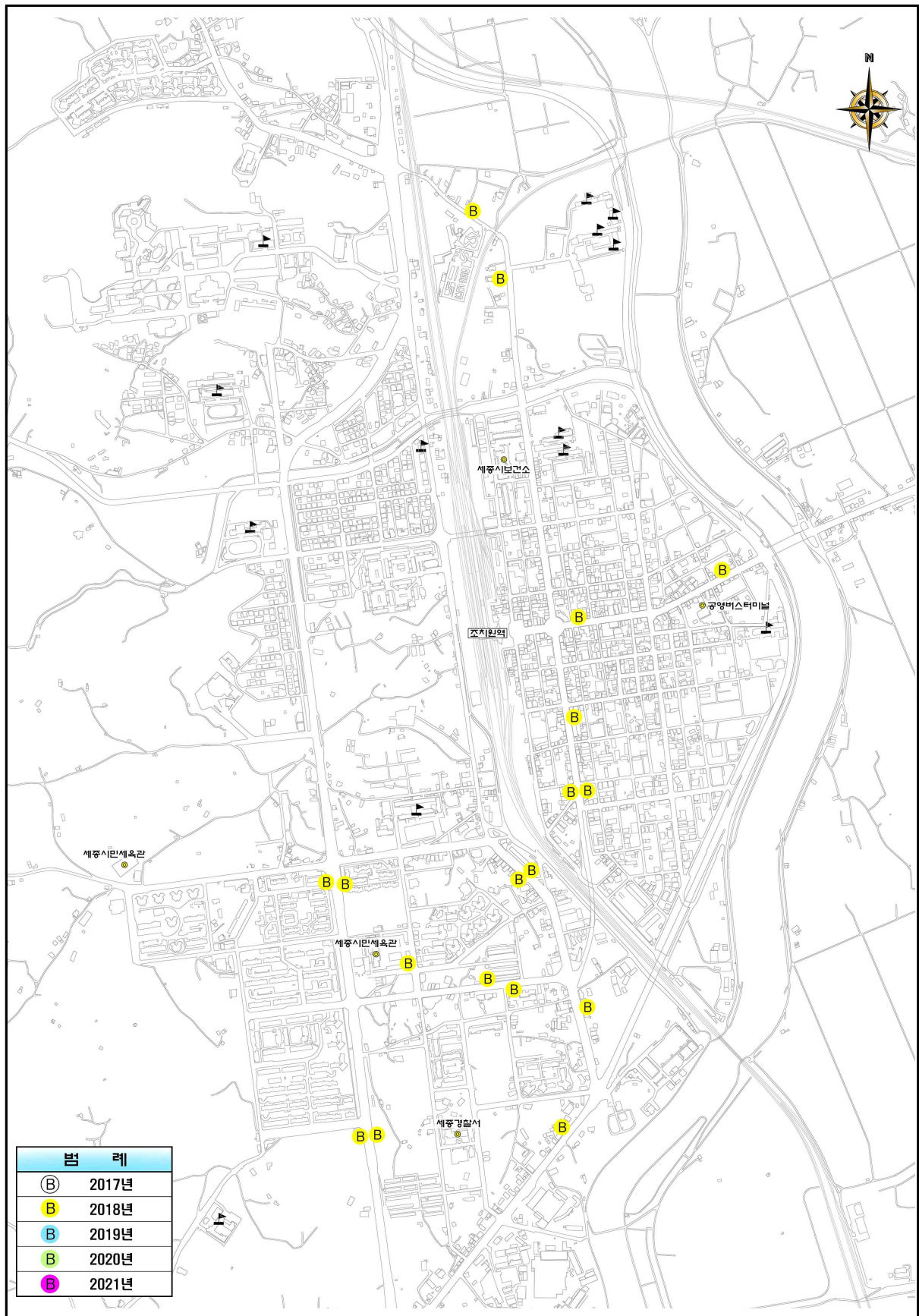
〈표 6-11〉 버스정류장 시설 연차별 개선계획

(단위: 개소)

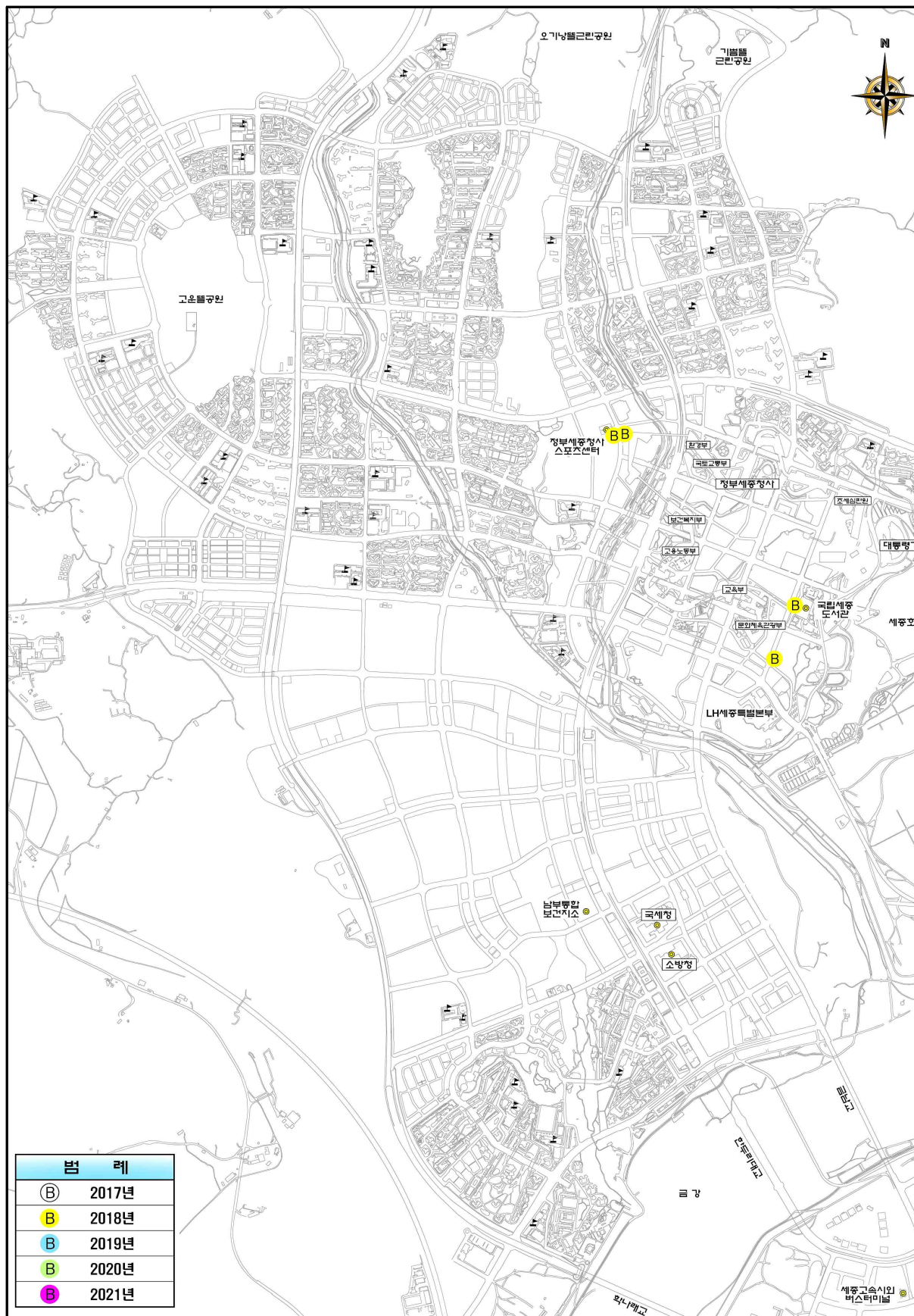
구 분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	계
쉘터 설치	—	42	42	42	40	166
점자블록 설치	—	102	102	102	103	409
BIT 설치	—	82	82	82	83	329
계	—	226	226	226	226	904



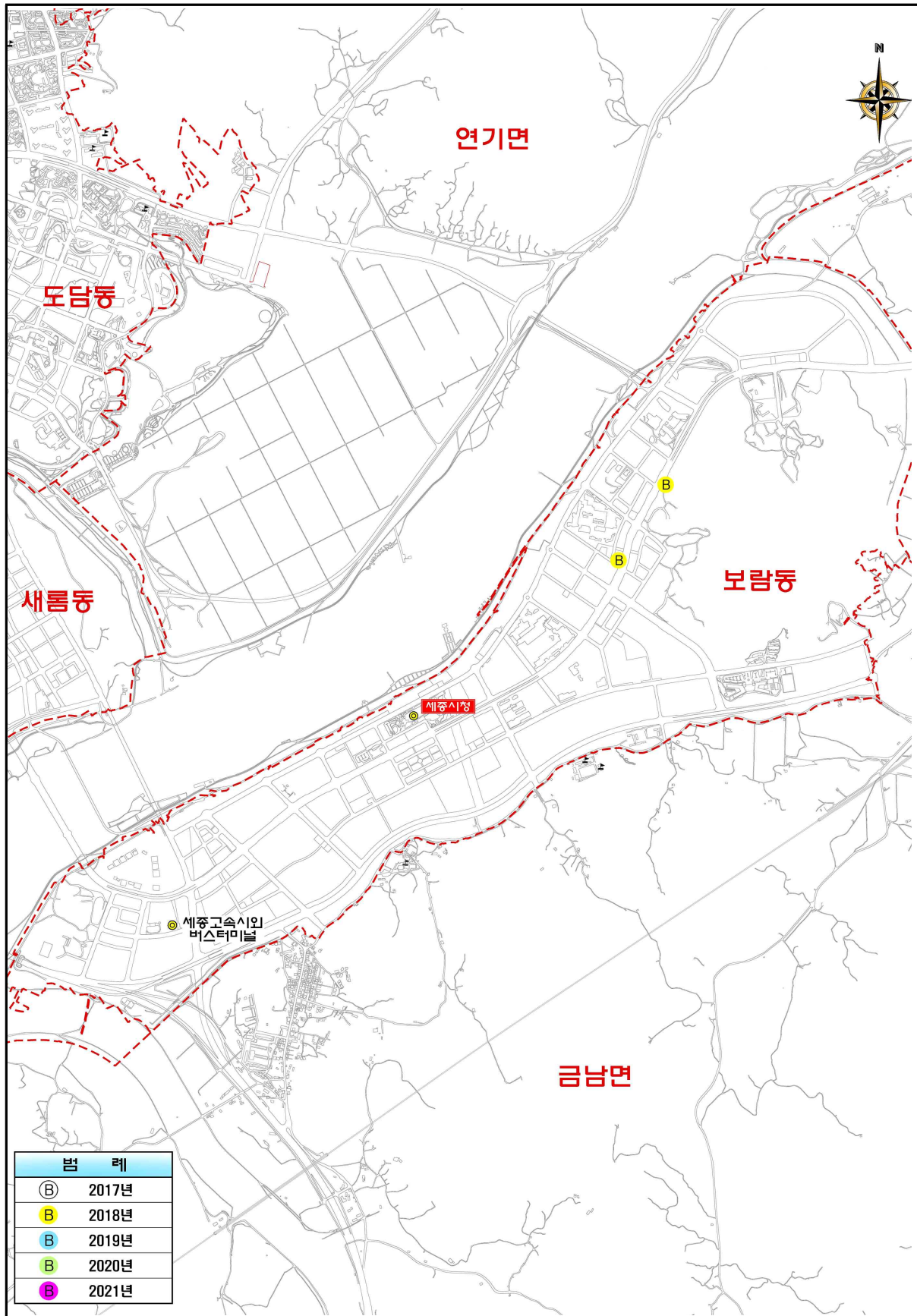
〈그림 6-2〉 버스정류장 개선지점 - 쉼터설치(전체)



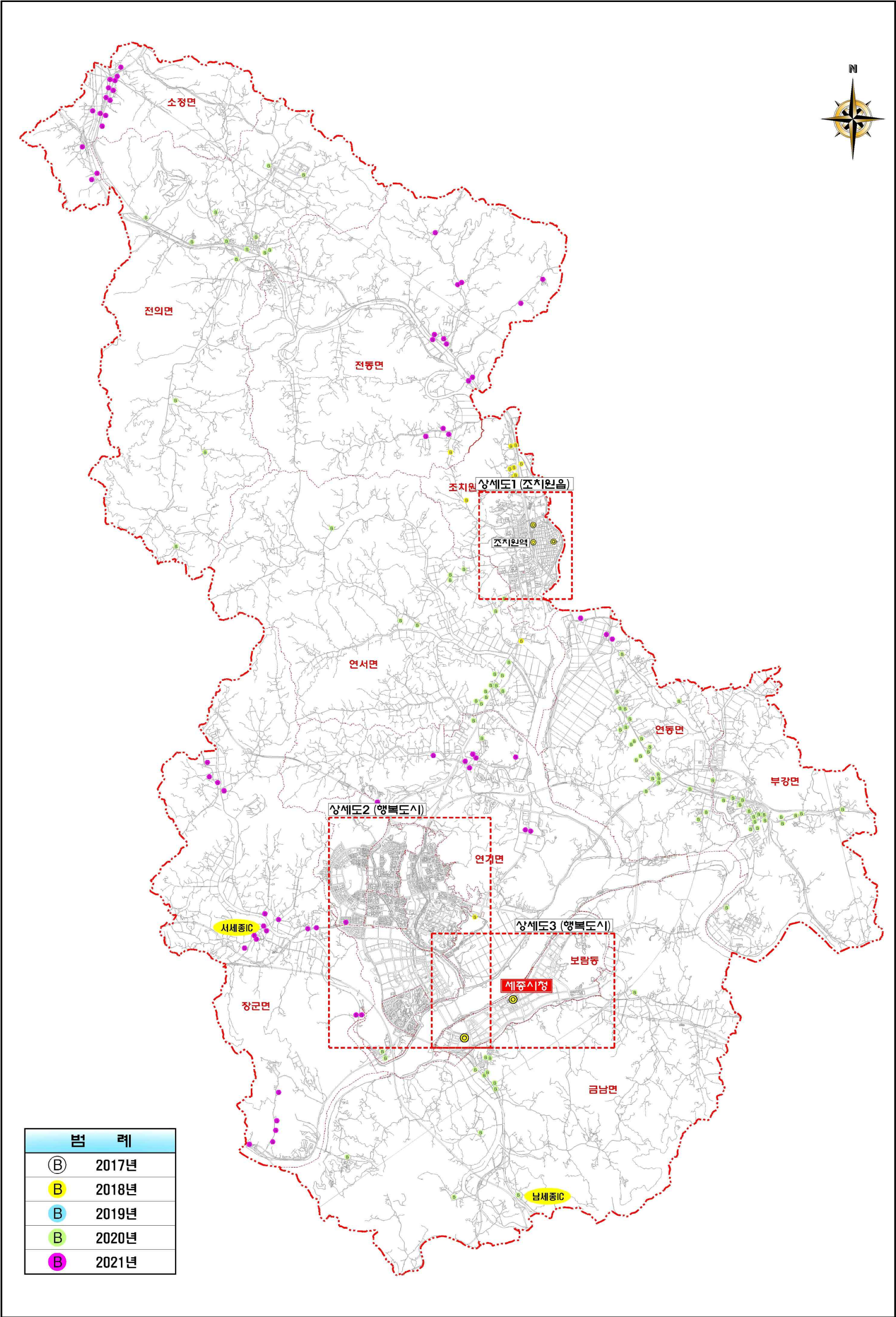
〈그림 6-3〉 버스정류장 개선지점 - 쉼터설치(조치원)



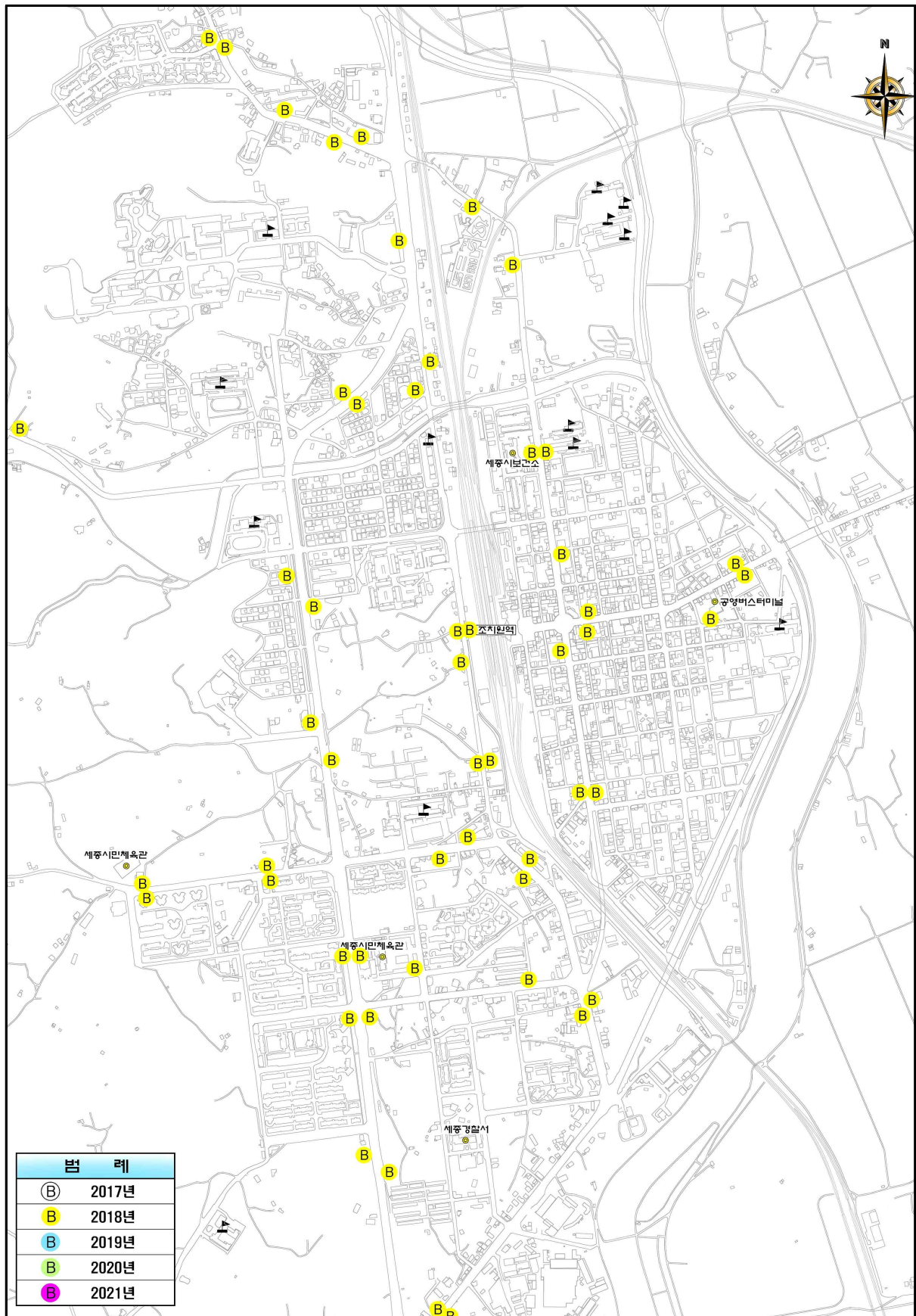
〈그림 6-4〉 버스정류장 개선지점 - 쉼터설치(행복도시)



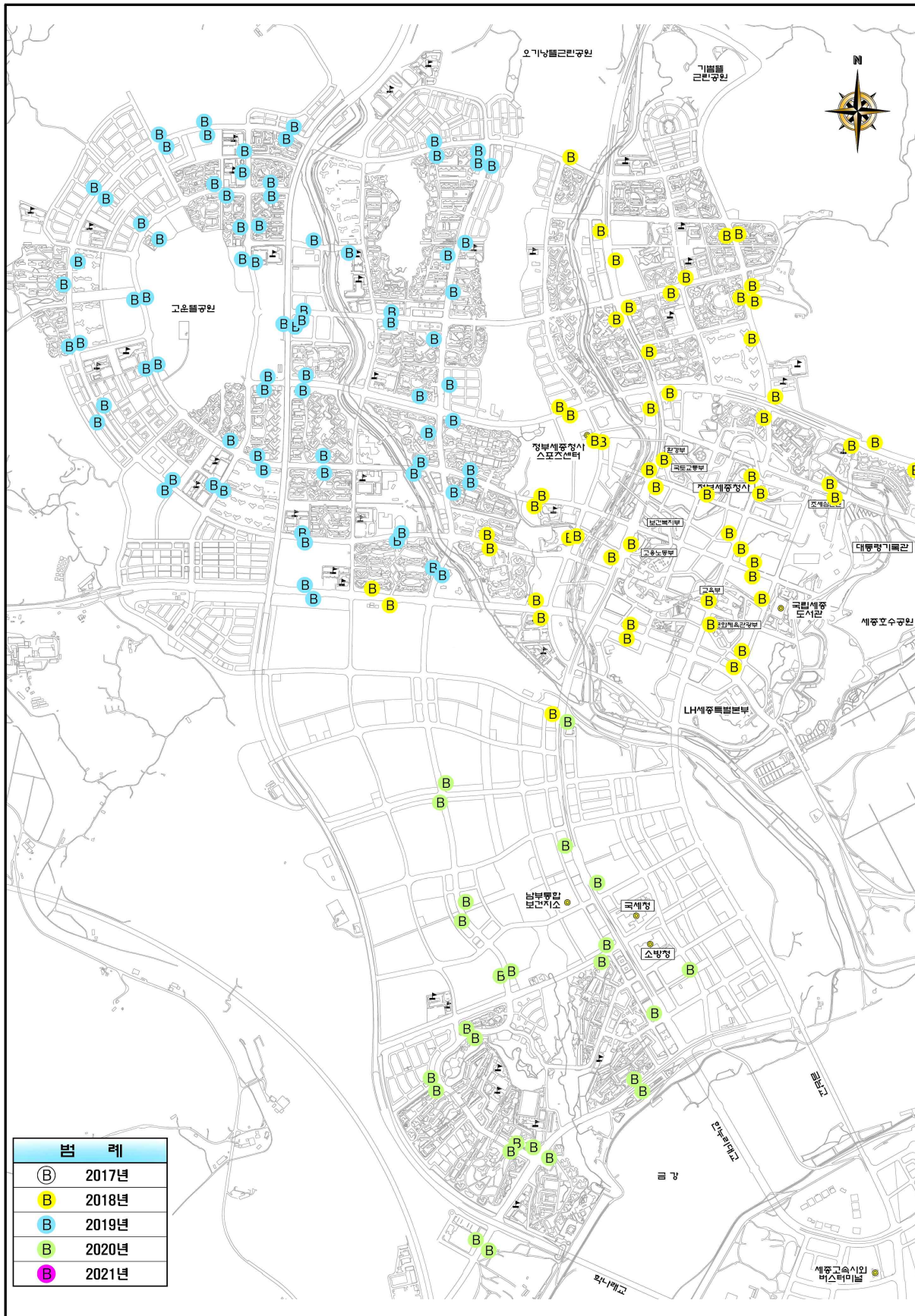
〈그림 6-5〉 버스정류장 개선지점 - 쉼터설치(행복도시-보람동)



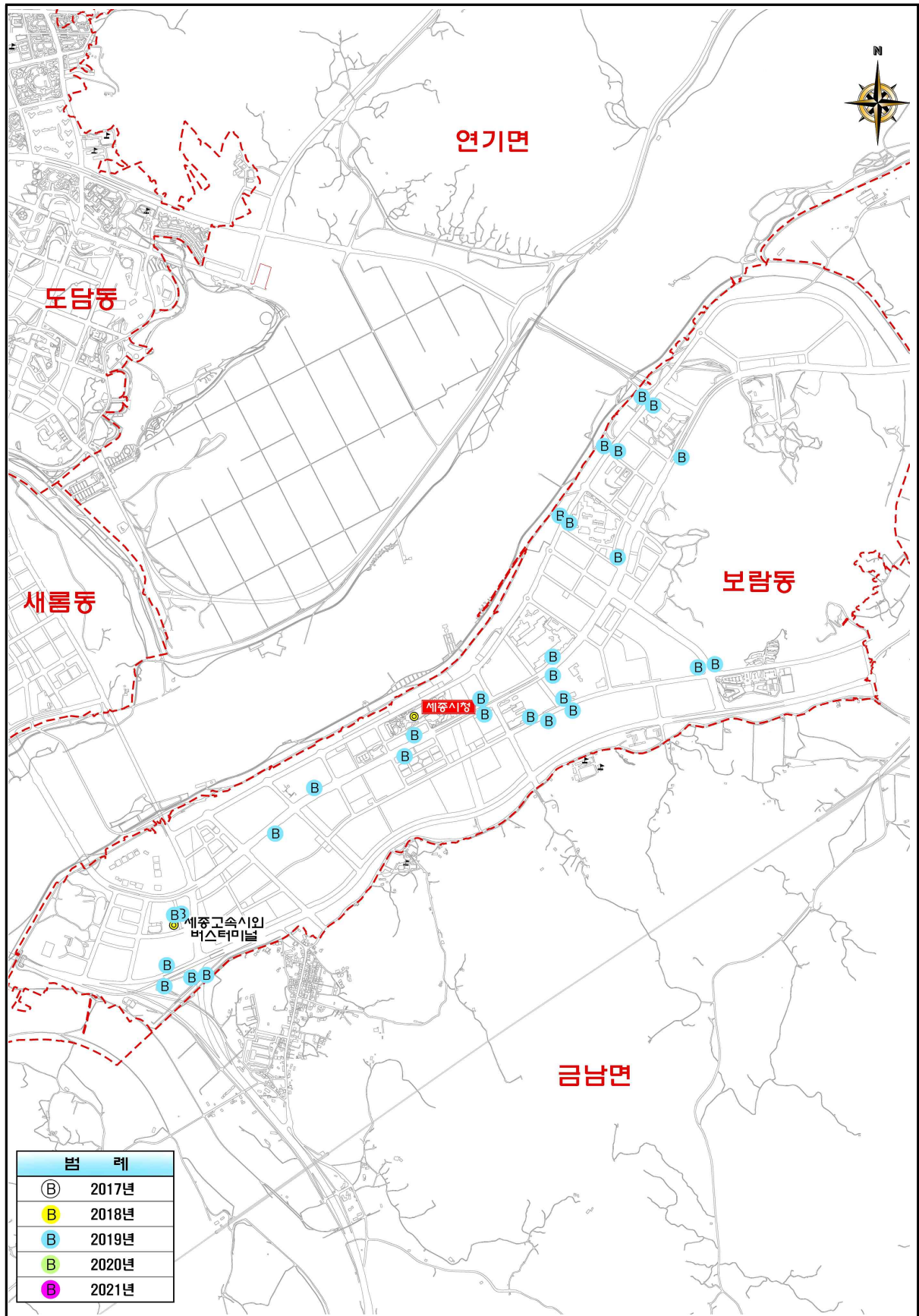
〈그림 6-6〉 버스정류장 개선지점 - 점자설치(전체)



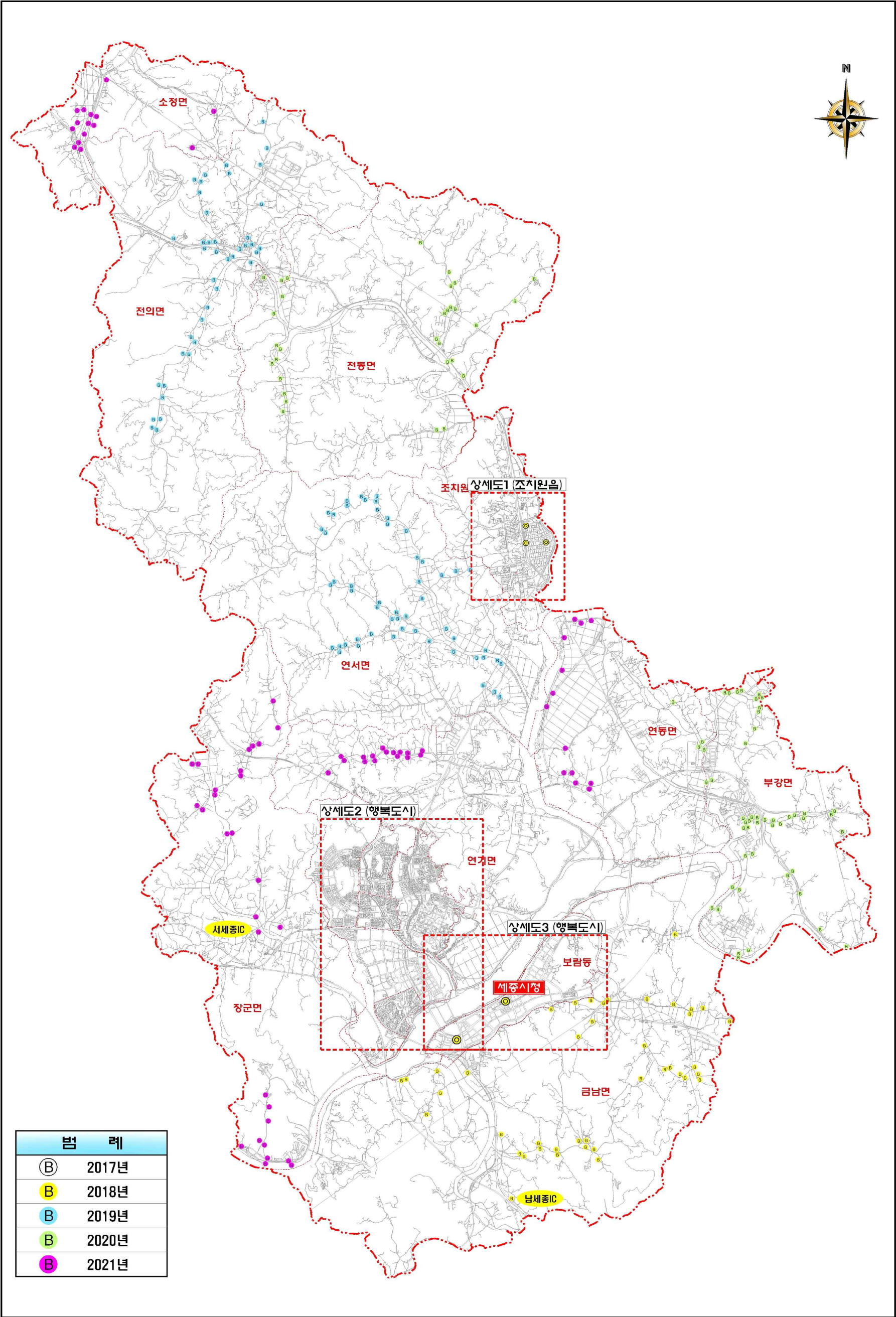
〈그림 6-7〉 버스정류장 개선지점 - 점자설치(조치원)



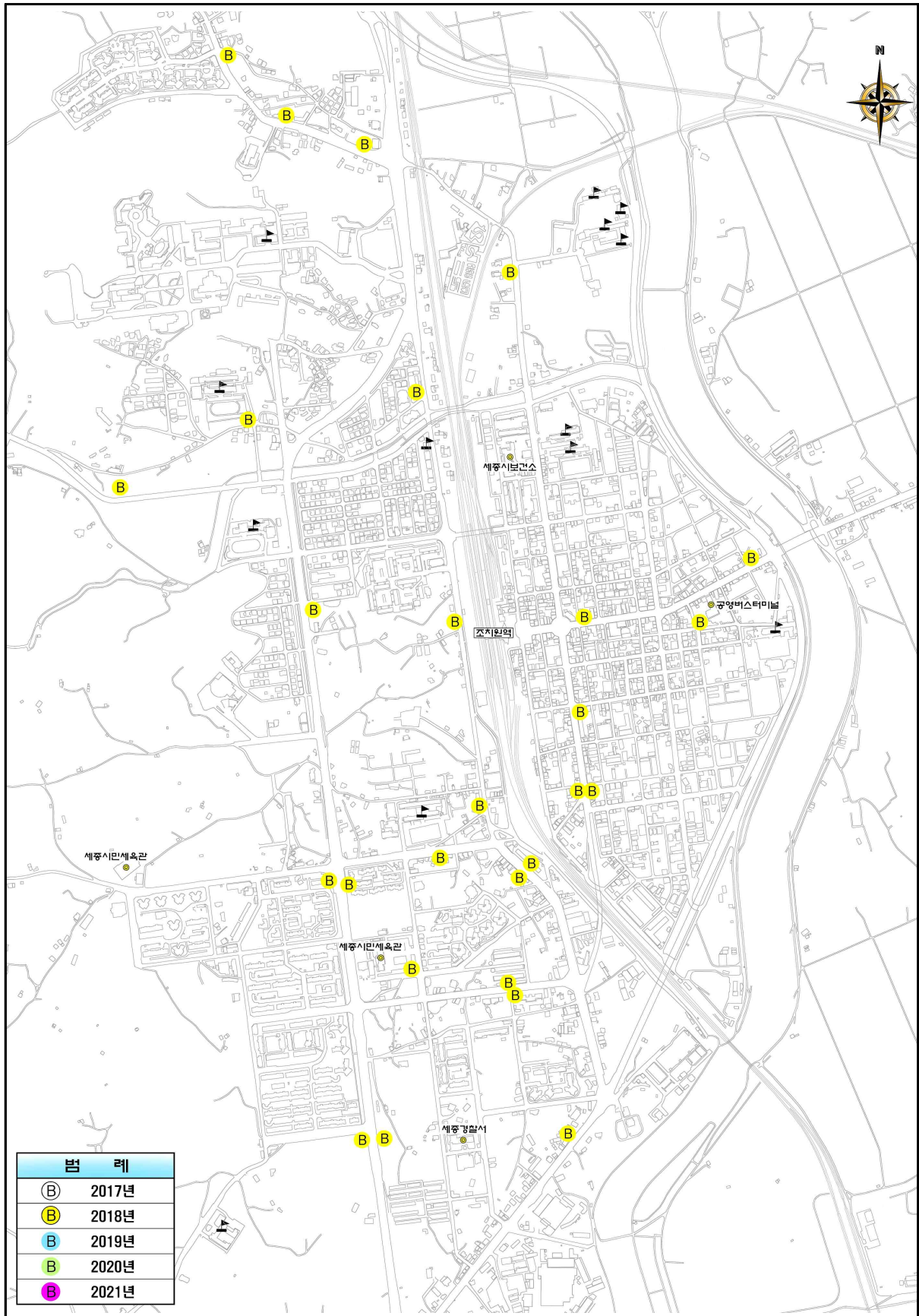
〈그림 6-8〉 버스정류장 개선지점 - 점자설치(행복도시)



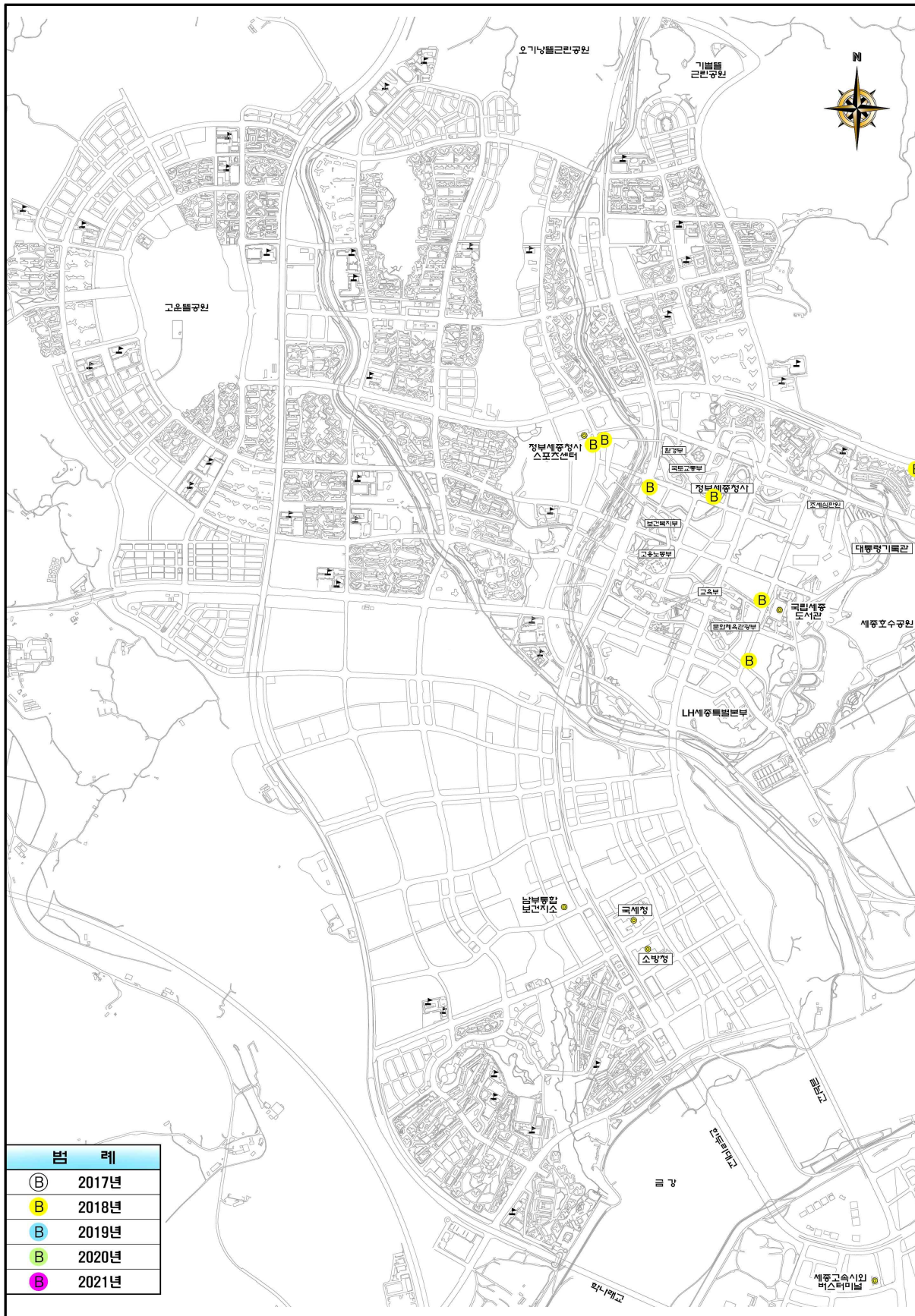
〈그림 6-9〉 버스정류장 개선지점 - 점자설치(행복도시-보람동)



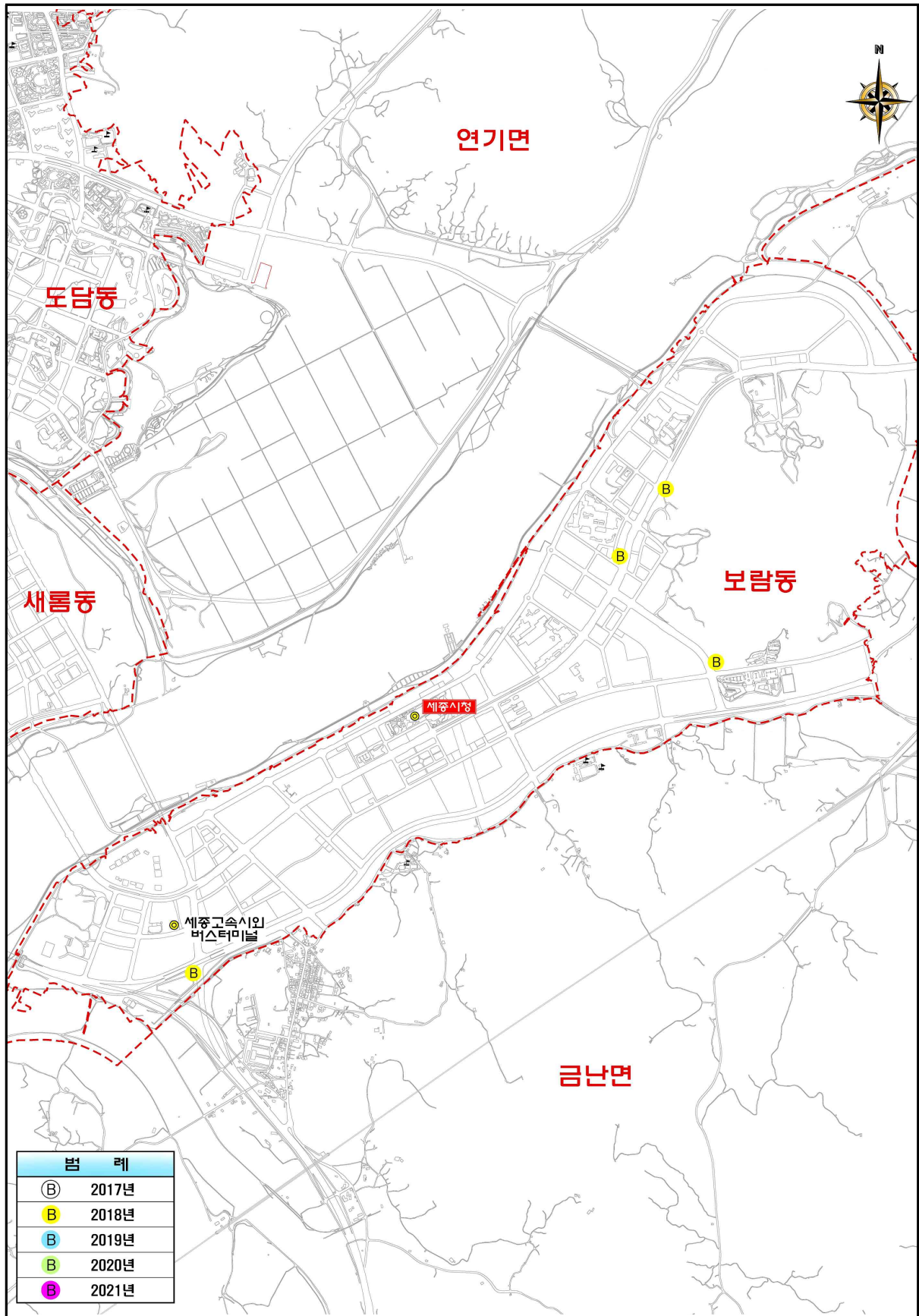
〈그림 6-10〉 버스정류장 개선지점 - BIS 설치(전체)



〈그림 6-11〉 버스정류장 개선지점 - BIS 설치(조치원)



〈그림 6-12〉 버스정류장 개선지점 - BIS 설치(행복도시)



〈그림 6-13〉 버스정류장 개선지점 - BIS 설치(행복도시-보람동)

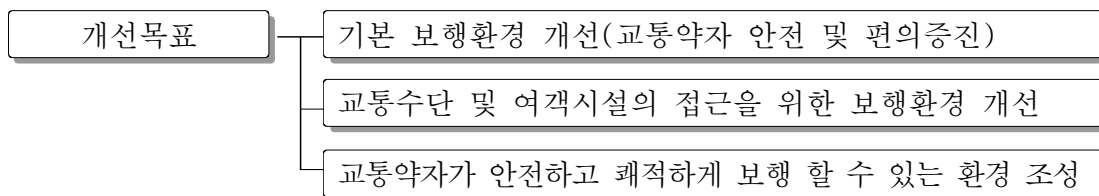


6.2.3 보행환경 개선방안

가. 개선목표 및 전략

1) 개선목표

- 교통약자 이동편의증진계획은 교통약자가 안전하고 편리하게 이동 할 수 있도록 교통수단·여객시설 및 도로에 이동편의시설을 확충하고 보행 환경을 개선하여 인간중심의 교통체계를 구축함으로써 교통약자의 사회 참여와 복지 증진에 이바지하기 위한 계획이다.
- 또한, 보행환경 개선은 그 동안의 차량 위주의 교통정책에서 인간 중심의 교통정책으로 전환하여 장애인, 노약자, 어린이 등의 교통약자가 안전하고 쾌적한 조건에서 통행상 장애 없이 걸을 수 있는 보행환경을 조성하여 교통 약자 이동편의증진을 기본목표로 하고 있으며, 세부적으로는 기본 보행 환경 개선과 교통수단 및 여객시설의 접근을 위한 보행환경 개선을 통한 보행 활성화 및 교통약자가 안전하고 쾌적하게 보행 할 수 있는 보행환경조성을 목표로 한다.



2) 개선 전략

- 보도시설 및 보행환경 개선을 위해 시행해야 할 사항들을 성격별로 나누어보면, 정량적인 보행환경개선과 정성적인 보행문화의식의 전환으로 분류할 수 있다.
- 정량적인 보행환경개선으로는 새로운 시설의 확충, 기존시설의 개선 및 유지, 건축물의 외부공간정비 등 시설적인 측면을 말하며 정성적 방법으로는 보행환경과 관련된 현행법령 및 규칙에 의한 지속적인 지도 및 단속, 교육 및 대중매체 홍보를 통한 보행문화의 전환 등을 들 수 있다.

〈표 6-12〉 보행환경 개선전략

전략	정량적 방법	정성적 방법
세부 항목	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 새로운 시설/확충시 본 계획의 설치기준을 고려한 설계 및 확충 ◦ 도시설계/단지계획에 의한 보행시설 확충 ◦ 기존 시설의 개선/유지 	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 행정력(관련법규)에 의한 단속/지도 ◦ 교육/대중매체를 이용한 홍보 ◦ 정책적인 지원/교통약자 의견 반영

〈표 6-13〉 정성적 개선(교통약자 전환) 전략

항목	개선전략
행정력에 의한 단속 및 지도	◦보도상의 불법 주·정차를 강력히 단속함으로써 보행공간을 보행자에게 되찾아 주도록 함
학교 및 대중매체를 통한 교육	◦학교와 대중매체를 통해 보행자의 권리를 교육·홍보함으로써 보행 불편을 감수하는 것이 아니라 행정기관에 대한 권리요구와 보행환경 개선요구를 할 수 있도록 함
정책적 지원	◦보행환경 개선계획의 수립 및 집행 주체인 행정기관에서 보다 적극적인 개선 의지를 가지고 계획 수립, 지침제공, 재원확보 등 정책적 지원을 하여야 함
시민의식 반영	◦행정기관의 보행환경 개선사업에 시민단체의 의견 및 시민의 직접적인 의견이 반영될 수 있도록 하여야 함 ◦즉 보행시설 이용주체인 시민이 원하는 방향으로 개선사업이 이루어질 수 있도록 하여야 함

〈표 6-14〉 정량적 보도시설 및 보행환경개선 전략

항목	개선전략
횡단보도·육교	◦횡단시설의 정비는 보행자가 편리하고 안전하게 도로를 횡단할 수 있도록 적정위치에 적정규모, 적정형태로 설치·확충
보도상 주차금지	◦보도상의 불법 주·정차를 금지시키기 위한 시설로 보도 턱 낮춤 시공 시 함께 설치
보도포장	◦지역적 특색이 잘 반영될 수 있도록 획일적인 포장에서 탈피하여 다양한 상징문양, 재질로써 보행자에게 걷는 즐거움을 주도록 함
보행자 휴식공간	◦보행중 잠깐 앉아서 쉬거나 담소를 나눌 수 있도록 적절한 공간을 확보
유도블럭	◦시각장애인을 위한 유도블럭과 점자블럭을 설치하여 보행에 도움이 되도록 함
보도폭 확보	◦단순히 보행통행만을 위한 보도가 아닌 보행공간으로 확보하기 위하여 협소한 보도폭을 확폭
조명시설	◦야간 보행자에게 보행안전과 함께 범죄예방을 위해서 적절한 조도를 유지시킬 수 있도록 가로등과 보안등을 설치
대중교통 지원시설	◦버스나 택시 등 대중교통으로의 접근이 용이하고 이용이 쉽도록 시설을 개선 하며 벤치나 쉼터 등을 설치하여 이용자에게 편의를 제공 ◦건축물의 신축이나 정비시 보행공간과 조화되도록 함
시설물의 유지관리	◦보도상에 설치된 수목지대나 기타 보행관련 시설물은 지속적인 정비와 관리를 통해 항상 최적의 상태를 유지
보차 미분리 도로의 정비	◦커뮤니티(community)공간이 될 수 있도록 보차분리, 통과교통배제 등의 적극 적인 정비를 함
보행자 전용도로 조성	◦보행자 전용도로(pedestrian mall)는 보행자공간의 확보가 용이하므로 보행자 만이 이용할 수 있도록 함



나. 보행불편 실태 조사단 구성·운영

1) 설치운영의 역할 및 필요성 검토

- 보행불편 실태 조사단을 통한 문제구간 및 장애요인 등을 조사
- 세종시 관내 도로개설 및 보수공사시 설치 운영방안 제시
- 도로시설 설치 및 보수시 이중공사의 최소화로 재원의 효율성 극대화
- 지방 교통약자이동편의증진계획 수립시 문제구간 및 문제점 등 제시
- 교통약자의 자료에 대한 신뢰성 확보 및 정책방향 제시

2) 설치운영방안

- 보행불편 실태 조사단의 설치 운영방안은 자치동별 1인을 조사단장으로 위촉한후 자치동별 2인이상 교통약자 중심으로 지정하는 방안을 제시하였다.
- 년 4분기로 구분 운영하여 운영시 의견 제출을 하도록 하였으며 조사단의 주요임무는 보행환경에 관한 문제점 도출 및 문제점에 대한 개선방향 및 의견제시 보행환경의 불편사항 처리에 대한 우선순위 선정 등의 의견을 제시하도록 하였다.
- 의견을 토대로 설계 및 시공기관을 통하여 보수 하도록 하였으며 향후 보수 및 개발계획을 고려한 우선순위를 검토하여 시행하도록 하였다.

〈표 6-15〉 보행불편 실태 조사단 운영방안

구 분	운 영 방 안
조 직 구 성	• 조사단장(자치동별 1인), 조사단(자치동별 2인이상, 교통약자 중심으로)
운 영 방 안	• 분기별운영(4분기 회당 의견제출)
예 산 수 립	• 지자체장이 조사단 운영에 필요한 예산을 수립, 시행
조 사 단 임 무	<ul style="list-style-type: none"> • 교통약자의 보행환경에 관한 문제점 도출 • 문제점에 대한 개선방향 및 의견제시 • 보행환경의 불편사항 처리에 대한 우선순위 선정 • 보행시설의 유지 관리의 효율화
불 편 사 항 시 행	<ul style="list-style-type: none"> • 조사단을 통한 보행불편사항은 설계 및 시공기관을 통한 보수 • 향후 보수 및 개발계획을 고려한 우선순위 검토

3) 보행교통지킴이 구성·운영 활용방안

(1) 보행교통지킴이 설치운영

- 「지속가능교통물류발전법」을 '09. 6월 제정하여, “보행교통지킴이” 자격 등을 규정하고 있으나 지자체가 보행지킴이를 활용하는데 어려움이 있어 보행교통 실태조사 및 개선지표 수립 등을 통해 보행교통 활성화에 노력하고자 국토해양부에서 보행지킴이 구성·운영 관련 2012년 5월 구체적인 가이드라인을 제시하였다.

(2) 보행교통지킴이 주요내용

〈표 6-16〉 보행지킴이 운영

구 분	보행지킴이 운영
법 적 근 거	· 지속가능교통물류발전법 제 39조 동법 시행규칙 10조
구 성 · 임 기	· 지자체실정에 맞게 탄력적으로 구성, 임기는 2년(연임가능)
위 촉 자	· 시장
자 격	· 보행교통 관련 활동을 하는 단체에 종사하거나, 해당단체에서 1년이상 종사(활동)한 경력이 있는자
위 촉 대 상	· 교통관련 기관 및 단체의 추천을 받은 자 또는 해당 시장군수구청장이 추천한 자
세 종 시 운 영 인 원	· 12명 · 매년 2회 활동
직 무 범 위	· 보행교통 개선을 위한 계도 및 홍보 · 보행교통에 관한 지도 · 보행교통 관련 시설의 설치 및 운영에 관한 건의

〈표 6-17〉 보행교통 개선을 위한 분야별 조사내용

구 분	항목	조사내용
이 동 성	·보행신호체계	· 적정 녹색신호시간, 횡단대기(신호대기)시간, 교통신호기 설치 등
	·보도시설	· 보도 단절구간, 보도 관리상태, 보도유효폭, 점자 유도블럭 설치 등
안 전 성	·보행안전시설	· 볼라드, 가드레일, 속도저감시설, 어린이통학로 지정, 과속방지턱, 안전표지판 설치, 도로의 차량주행속도 등
	·조명시설	· 보도 가로등, 이면도로 가로등
	·CCTV 설치	· 이면도로 방법 등 CCTV 설치 등
쾌 적 성	·보행시설 유지보수	· 보도 노면, 포장 및 관리상태, 기타 보행시설물 관리상태 등
	·대중교통정보제공	· 노선번호 안내여부, 노선별 경유정류소안내여부, 대중교통정보안내판 설치여부, BIS 설치여부 등
	·보도 장애물 정비	· 보행 장애물(노점상, 노상 적채물 등) 조사, 상습 불법 주정차 조사, 입간판 조사 등
	·버스정류장 등	· 정류소 표지판 설치여부, 대중교통 대기시설 설치여부 등
	·휴식공간	· 휴식공간 조성 필요성 여부, 기존 휴식공간 관리상태 등

다. 보행환경 개선방안

1) 개선항목별 시설 기준

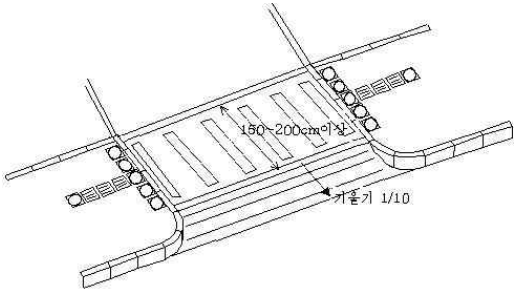
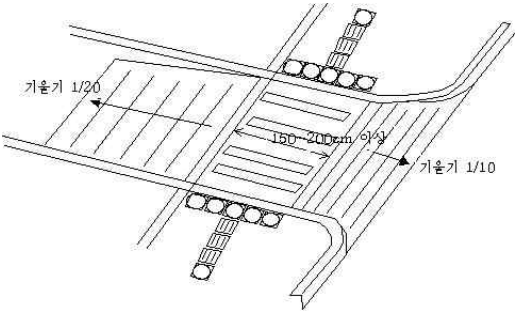
(1) 보도 턱낮춤 설치 기준

- 횡단보도와 접속하는 보도와 차도의 경계구간에는 턱낮추기를 하거나 연석경사로 또는 부분경사로를 설치하여야 하며, 다만 주택가 · 학교 주변의 편도 2차로 이하인 도로의 경우에는 횡단보도에 접속하는 보도와 차도의 높이를 같게 할 수 있다.
- 보도와 차도의 경계구간은 높이차이가 2cm 이하가 되도록 설치하되, 연석만을 낮추어 시공하여서는 아니된다.
- 한편, 무분별한 보도 턱낮춤은 이동불편 및 보행사고의 원인이 될 수 있으므로, 「보도 턱 낮추기 시설 설치개선 운영지침, 2007.2, 서울시」에 의거 유형별로 구분하여 개선토록 한다.

〈표 6-18〉 턱낮추기 시설 설치 방안(횡단보도)

내 용	
<ul style="list-style-type: none"> · 최소 폭(100~150cm)만 턱 낮춤 시행 · 보도폭이 넓은 경우(6m 이상) 휠체어 사용자등의 안전을 위하여 횡단보도 대기 평탄면을 확보(가로 100~150cm × 세로 100~150cm) · 보도 턱 낮춤 횡단 기울기는 1/18이하 · 턱 낮추기에서 보도와 차도 경계구간의 높이차는 1cm이하가 되도록 시공 · 단주 설치 없음 	
일반 횡단보도 턱낮춤	
<p>보도폭이 6m 이상인 경우</p>	<p>보도폭이 6m 미만인 경우</p>
교차로 횡단보도 접속부 턱낮춤	
<p>보도폭이 6m 이상인 경우</p>	<p>보도폭이 6m 미만인 경우</p>

〈표 6-19〉 턱낮추기 시설 설치 방안(10m이하 이면도로 및 아파트단지 등의 진입부분)

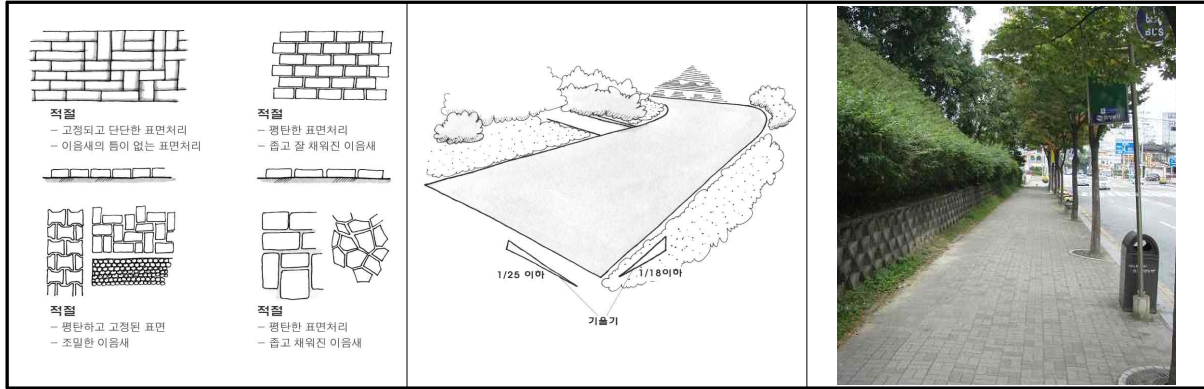
내 용	
<ul style="list-style-type: none"> · 횡단보도의 포장면을 보도의 높이로 올리는 험프형 횡단보도 설치 · 차도와 보도의 교차지점에 횡단보도 포장면을 높이되 보도와는 1cm이하의 단차를 두어 설치 · 횡단보도의 폭은 최소한 1.5m 이상 확보(보도 폭이 4m이상인 경우에는 2m이상 확보) · 횡단보도 및 경사면은 노면표시 및 교통안전표시 설치 · 시각장애인을 위한 점자블록 설치 	
이면도로가 차도보다 높은 경우	
<ul style="list-style-type: none"> · 최소 150~200cm 이상 수평면 확보 · 이면도로 진입부분 기울기 1/10 (보도 폭에 따라 횡단보도의 진입부 기울기 적용) 	
이면도로가 차도보다 낮거나 같은 경우	
<ul style="list-style-type: none"> · 최소 150~200cm 이상 수평면 확보 · 이면도로 진입부분 기울기 1/10, 횡단보도 통과후 1/20 (보도 폭에 따라 횡단보도의 진입부 기울기 적용) 	

2) 포장 및 기울기, 연석 설치기준

- 보도의 표면은 미끄러지지 않는 재질로 평탄하게 마감하고, 보도블록 등으로 보도 등을 포장하는 경우에는 이음새의 틈이 벌어지지 않도록 바닥면을 평탄하게 시공하여야 한다.
- 덮개 및 뚜껑은 보도와 균일한 높이로 맞추고, 격자구멍 또는 틈새를 1cm 이하로 하여야 한다.



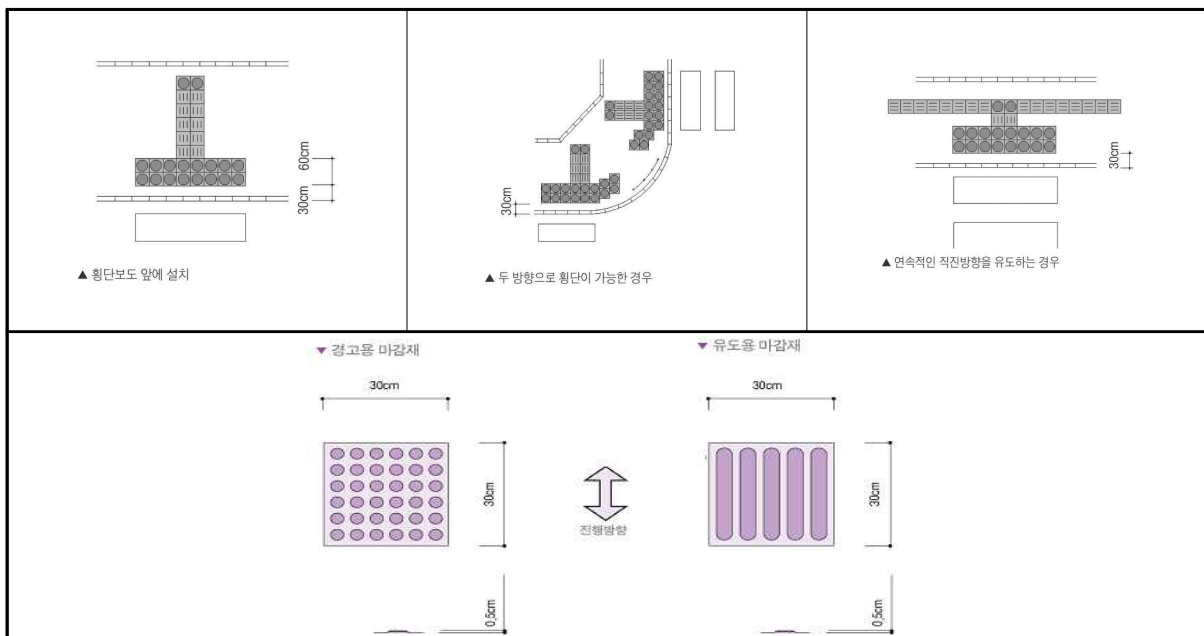
- 보도의 종단 기울기는 1/18 이하로, 횡단기울기는 1/25 이하로 하여야 하며, 연석은 25cm이하로 한다.



〈그림 6-14〉 보도의 포장 및 기울기 개선사례

(1) 점자블록 설치기준

- 횡단보도의 진입부분에는 점형블록을 설치하고, 횡단방향 안내를 위해 보도폭의 4/5까지 선형블록을 설치해야 한다.
- 횡단도중 일시대기용 안전지대와 횡단보도와 경계부분 중 안전지대 쪽에는 점형블록을 설치하고, 이를 유도하는 부분에는 횡단보도의 진행방향과 같은 방향으로 선형블록을 설치해야 한다.
- 시각장애인을 위한 음향신호기, 블라드 및 보도상의 지장물 전방 0.3m에는 점형블록을 설치해야 한다.



〈그림 6-15〉 횡단보도 점자블록 개선사례

(2) 차량진출입부 설치기준

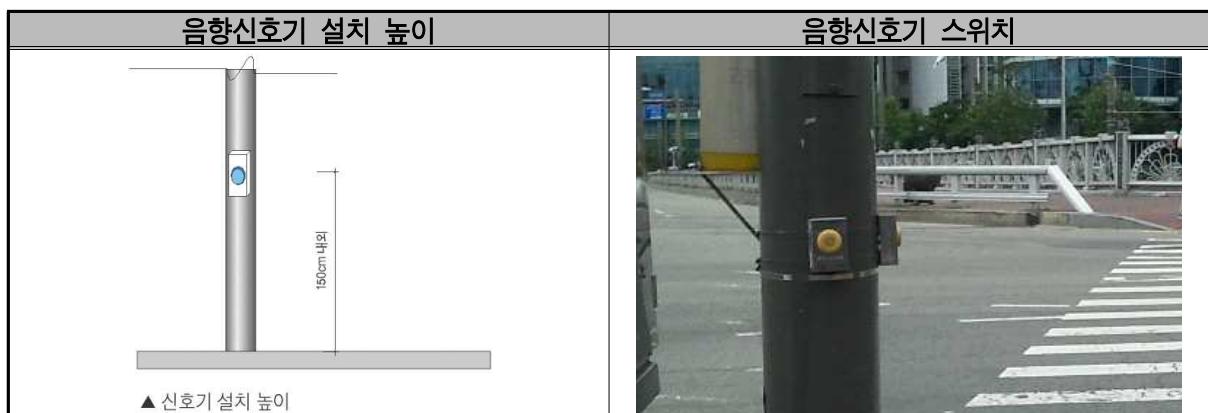
- 자동차가 보도 등을 통과할 수 있는 차량진출입부의 경우, 보도 등의 높이를 유지하고 차도의 경계부분은 턱 낮추기를 하여야 한다.
- 보도 등과 차도가 교행하는 구간의 바닥마감재는 색상 및 질감 등을 달리하여야 한다.



〈그림 6-16〉 차량진출입부 개선사례

(3) 음향신호기 및 잔여표시기 설치기준

- 시각장애인을 위한 음향신호기는 신호가 녹색으로 바뀔 때 음성에 의한 안내를 하여야 하며, 녹색신호가 켜져 있는 동안에는 균일한 신호음을 내어야 한다.
- 수동식 음향신호기를 설치하는 경우에는 신호상태를 알리기 위해 조작하는 장치는 횡단보도로부터 1.0m 이내의 지점에 설치하되, 그 높이는 바닥면으로부터 1.5m로 하여야 한다.
- 본 과업에서는 간선도로 6차로이상을 기본으로 하되, 교통안전상 부득이 설치할 필요가 있을 경우, 어린이 보호구역 및 보행우선구역의 횡단보도, 교통약자 거주자가 많은 지역에는 잔여시간 표시기를 설치하도록 하였다.



〈그림 6-17〉 음향신호기 설치



3) 보도환경 개선목표 및 추진전략

(1) 개선목표

- 기본보행환경 개선(교통약자 안전 및 편의증진)
 - 교통약자들의 편안하고 쾌적한 이동 및 휴식 등을 위한 제반시설이 갖추어진 환경을 확충
- 교통수단 및 여객시설의 접근을 위한 보행환경 개선
 - 교통수단 및 여객시설의 이용편익은 결국 보행편익과 직결되며, 이동편의시설의 편리성을 제고시키기 위한 보도 및 보행환경 개선사업은 필요
 - 교통수단 및 여객시설의 이용을 활성화시킴과 동시에 보도 및 보행환경 수준을 향상시킴

(2) 목표치 설정

- 세종시의 보행환경 이동편의시설은 77.9%(서비스수준 “B-”)로 전국수치보다 높은 수준이다.
- 장래 목표연도의 세종시 보행환경 이동편의시설 설치율 90.0%(서비스수준 “A”)로 설정하였다.

〈표 6-20〉 보행환경 이동편의시설 설치율 목표치

구 분	현황	현재 설치율(%)	2021년 개선계획(%)
보도	46개구간	77.9(B-)	90.0(A)

(3) 보행환경 개선전략

- 설치율이 낮은 항목을 중점으로 설치율을 높일수 있도록 중점적으로 5가지 항목으로 개선안을 제시하였다.

〈표 6-21〉 보행환경 이동편의시설 개선전략

주요개선전략		시설개선기준
도로(보도)	1. 턱낮추기	연석높이 2cm 이하 연석 경사로폭 0.9m 이상 기울기 1/12 이하
	2. 볼라드	간격 1.5m 내외 지름 10cm~30cm, 높이 0.8m~1.0m
횡 단 보 도	3. 횡단보도 앞 점자블록	점형·선형블록 설치
	4. 음향신호기	음성안내 및 잔여시간표시기 설치 신호기 앞 점형·선형블록 설치
	5. 잔여시간표시기	

4) 보행환경 개선방안

- 도로 신설 및 개발 사업 등 신규사업 및 개보수 사업 추진시 보도 턱낮춤 시공 등 항목별 시설기준에 적합하도록 시와 협의 후 설치 하도록 하며 본 계획은 기존 시설에 대하여 보행환경개선 방안을 수립하였다.

〈표 6-22〉 연차별 보도시설 및 보행환경 개선계획-총괄

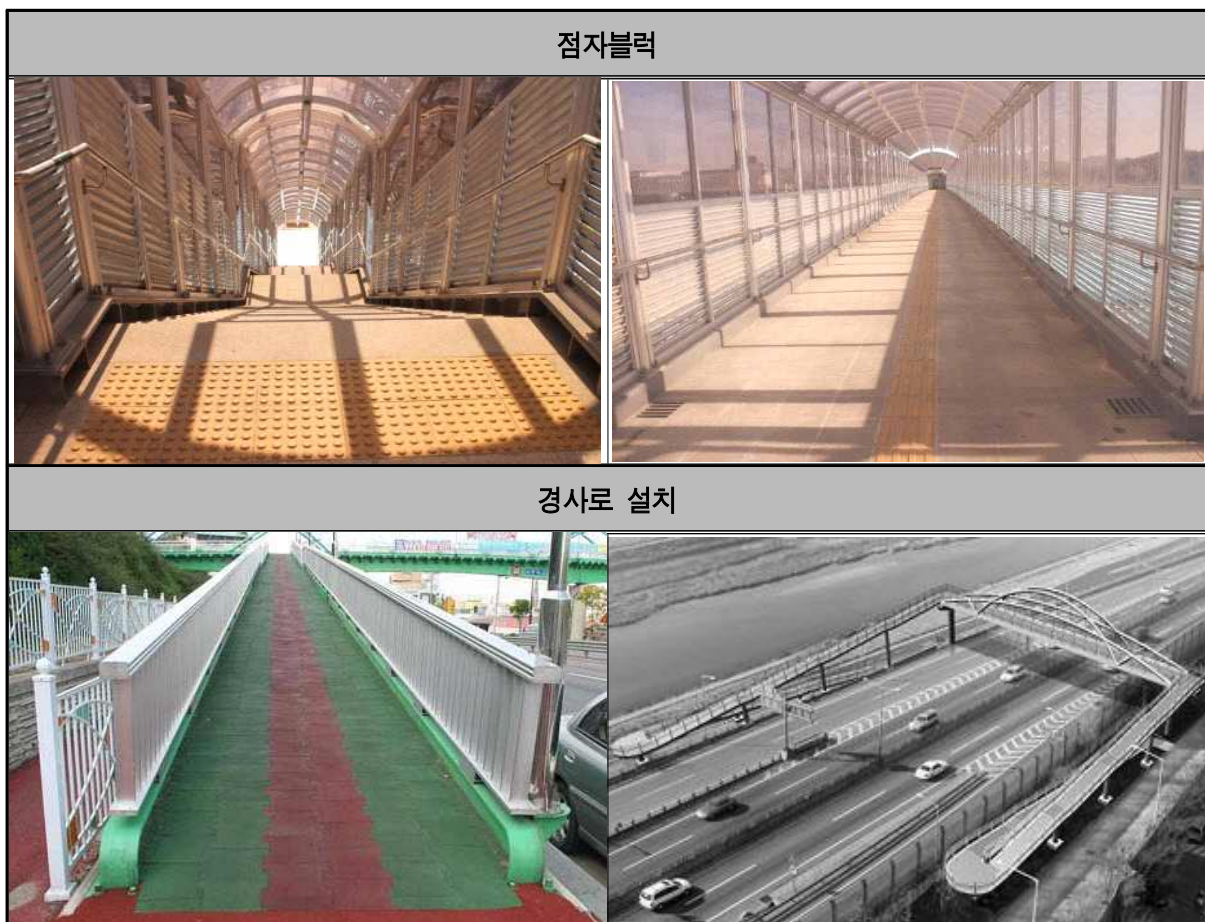
구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	합계
잔여신호기 (설치개수)	—	10	10	10	10	40
음향신호기 (설치개수)	—	10	10	10	10	40
점자블럭 (개소)	—	73	73	73	73	292
선형블럭 (개소)	—	73	73	73	71	290
턱낮추기 (개소)	—	12	12	12	11	47
합계	—	178	178	178	175	709



라. 육교 및 지하도 개선

1) 육교 및 지하도 설치기준

- 주변 30m 이내에 횡단보도가 설치되어 있지 아니한 지하도 및 육교는 교통약자의 이용에 편리한 구조로 설치하여야 한다.
- 지하도 또는 육교에는 완만한 경사로써 계단을 갈음하거나 계단과 승강기·에스컬레이터 또는 경사로를 함께 설치할 수 있다.
- 지하도 또는 육교에 별도의 장애인용 승강설비를 설치하지 아니하고 계단만 설치하는 경우에는 계단의 양측면에 손잡이를 연속하여 설치하여야 하며, 경사면에 설치된 손잡이의 끝부분에는 0.3m이상의 수평손잡이를 설치하여야 한다.
- 손잡이의 양끝부분 및 굴절부분에는 층수·위치 등을 나타내는 점자표지판을 부착하여야 한다.
- 바닥면의 재질은 미끄러지지 않는 재질이나 줄눈을 넣고, 계단이나 경사로 시·종점부에는 점형블록을 설치하여야 한다.



〈그림 6-18〉 육교 개선사례

2) 현황 및 문제점

- 세종시내 설치된 육교 18개소 지하도는 없는 것으로 조사되었다.
- 조사대상 18개 육교 중 경사로와 엘리베이터 등 수직이동시설이 없는 지점은 3개소로 조사되었다.
- 이에, 휠체어 이용자를 위하여 수직이동시설이 필요한지점에 대한 개선방안을 제시하였다.

〈표 6-23〉 육교 및 지하보도 설치현황

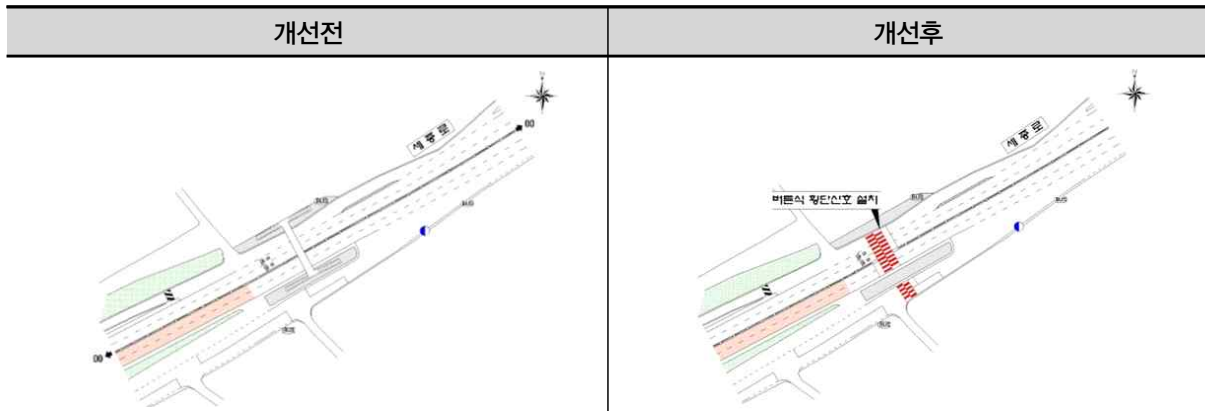
연번	위 치	도 로	승강설비 설치여부	경사로
1	신흥리 214-4	세종로	×	○
2	조치원읍 원리 141-59	경부선	○	○
3	조치원읍 서창리 295-1	세종로	×	×
4	어진동 596	가름로	×	×
5	종촌동 698	도움1로	×	○
6	종촌동 653	도움3로	×	○
7	한솔동 984	누리로	×	○
8	누리로54 :516단지앞	누리로	○	○
9	누리로54: 525단지앞	누리로	○	○
10	어울로 89	어울로	○	○
11	나리로 43	나리로	○	○
12	전의면 읍내리 126-1	운주산로	×	○
13	소정면 대곡리 421	세종로	×	×
14	보람동 625-7	한누리대로	×	○
15	세종로 941 가덕초	세종로	○	○
16	한솔동 981(미르초)	나리로	○	○
17	아름동 1308	세종로	○	○
18	어진동 678	가름로	○	○



3) 육교 개선계획

- 육교 및 지하보도 주변 현황여건과 구조를 고려하여 엘리베이터 및 리프트 설치 시 수직이동시설이 없는 지점에 대하여 개선안을 제시하였다.
- 수직이동시설이 없는 지점 중 소정육교는 이용자가 침두시 3~4명으로 보행량이 미미하여 육교 철거가 효과적으로 판단되며, 안전성 확보를 위해서 육교 철거지점에 횡단보도 및 버튼식 횡단보도설치를 제시하였다.
- 손잡이에 점자표시가 미설치되어 있는 15개소에 대하여 점자표시 설치계획을 제시하였다.

〈표 6-24〉 소정육교 개선방안



〈표 6-25〉 육교 개선계획(총물량)

구분	엘리베이터 설치	경사로 설치	손잡이 점자표시	비고
1 신흥리 214-4	—	—	1	
2 조치원읍 원리 141-59	—	—	1	
3 조치원읍 서창리 295-1	1	—	1	
4 어진동 596	—	—	1	
5 종촌동 698	—	—	1	
6 종촌동 653	—	—	1	
7 한솔동 984	—	—	1	
8 누리로54 :516단지앞	—	—	—	
9 누리로54: 525단지앞	—	—	—	
10 어울로 89	—	—	1	
11 나리로 43	—	—	1	
12 전의면 읍내리 126-1	—	—	1	
13 소정면 대곡리 421	—	—	—	철거 후 횡단보도 설치
14 보람동 625-7	—	—	1	
15 세종로 941 가덕초	—	—	1	
16 한솔동 981(미르초)	—	—	1	
17 아람동 1308	—	—	1	
18 어진동 678	—	—	1	
합 계	1	—	15	

4) 육교 및 지하보도 연차별 시행계획

(1) 육교 연차별 시행계획

- 본 과업의 육교 및 지하보도 개선 목표치를 충족하도록 목표 물량을 산정하여 1순위부터 순차적으로 시설 대한 연차별 시행계획을 수립하여 계획을 제시하였음
- 수직이동시설은 2020년, 육교 철거는 2021년, 점자안내 설치는 2021년으로 계획하여 제시하였음.

〈표 6-26〉 육교 및 지하보도 개선 물량

(단위 : 개소)

개선지점	구 분	개선물량	개선년도
수 직 이 동 시 설	조치원읍 서창리 295-1	1	2019년
육 교 철 거	소정면 대곡리 421	1	2020년
점 자 안 내 설 치	15개소	15	2021년



〈그림 6-19〉 육교 엘리베이터 설치 예시도



6.3 보행우선구역 지정방안

6.3.1 보행우선구역 정의 및 지정방향

가. 보행우선구역 정의

- 교통약자를 포함한 보행자의 안전하고 쾌적한 보행환경 조성 및 보행자의 보행권 확보, 교통사고의 위험으로부터 보행자를 보호하기 위해 필요하다고 인정되는 경우 지정되는 구역
- 사람과 자동차가 공존하여 자동차의 진입과 통행이 허용되지만 속도제한 및 통행 제한, 주차제한 등 각종 규제를 통해 보행자의 안전과 편의를 우선적으로 배려하는 구역

나. 보행우선구역의 배경 및 목적

- 보행자 교통사고가 높아지며, 보행사고의 대부분이 폭 12m 미만의 생활도로 (국지도로)에서 발생하고 있어 생활도로의 안전성 문제를 해결해야 할 필요성이 제기되었으나, 우리나라에서 보행자전용도로를 제외하면 모든 도로는 자동차위주로 계획 · 관리되고 있어 차량으로부터 보행자보호를 위한 근본적 조치의 어려움이 있었다.
- 이에 정부는 보행우선구역 조성의 필요성을 절감하고 「교통약자의 이동편의 증진법」 제18조에서 지방자치단체가 보행우선구역을 지정할 수 있도록 하였으며, 이와 더불어 보행우선구역의 지정범위, 기준, 사업추진절차, 보행우선 구역 지정계획의 내용, 도로점용물의 이설, 불법시설물의 정비 등을 법제화 하였다.
- 교통약자의이동편의증진법」을 주관하는 국토해양부는 보행우선구역 사업의 효과를 극대화하고 이를 전국적으로 확산시키며, 또한 일선 지방자치단체의 보행환경 개선에 대한 관심을 제고하기 위해 보행우선구역 시범사업을 추진하고 있다.

다. 보행우선구역 지정

1) 보행우선구역 선정 대상

(1) 법적기준

- 『교통약자의이동편의증진법』 제18조 1항 및 동법 시행령 제16조에 의하면 보행우선구역은 “주거지역 및 상업지역, 초등학교 · 중학교 · 고등학교 주변의 주택밀집지역, 주거지역과 인접한 지역으로 교통약자가 대중교통을 쉽게 이용할 수 있도록 하기 위해 지방자치단체 조례가 정하는 지역”을 대상으로 시장 · 군수에 의해 지정이 가능하다.

(2) 추가 검토 사항

- 보행우선구역 대상지는 용도지역 및 주요 시설에 따른 “주거지역, 상업지역”에 대해 아래의 표와 같은 여건을 가진 지역을 우선적으로 검토하며 추가적으로 “학교 밀집지역, 대중교통 결절점, 도시개발사업시행지역”에 대해서도 검토하여 보행환경 개선 필요성이 높은 곳을 지정하는데 도움이 되도록 한다.

〈표 6-27〉 보행우선구역 대상지 선정시 추가 검토 사항

검토사항	지역여건
주거지역	· 보행량이 많지만 보행환경이 좋지 않아 교통사고가 많이 발생하는 지역
상업지역	· 상권 활성화 차원에서 보행환경 개선이 필요한 지역
학교밀집지역	· 학교가 밀집되어 안전한 통학로 확보가 필요한 지역
대중교통 결절점	· 지하철 및 철도역사, 버스터미널 환승센터 등 대중교통의 주요 결절점 주변 지역
도시개발사업 시행지역	· 신도시 개발, 택지조성사업 등 신규 도시개발사업 혹은 이와 유사한 효과를 지니는 재개발 · 재건축 사업 등을 추진할 때 기본계획 및 실시설계 단계에서 본 사업을 포함시켜 추진할 수 있음 · 도시개발사업 추진시 보행우선구역을 지정하게 되면 주민 협의, 지중화 사업도 필요 없으며 지장물이 없어 사업추진이 매우 용이할 것으로 예상됨



2) 보행우선구역 선정 기준

(1) 법적기준

- 『교통약자의이동편의증진법』 제18조 1항 및 동법 시행령 제16조에 의하면 보행 우선구역 선정시 “도로의 교통량, 보행환경 개선의 필요 정도, 대중교통 접근로 개선의 필요 정도, 주차 시설 설치의 난이도”를 우선적으로 고려하여 선정되도록 한다.

〈표 6-28〉 보행우선구역 선정 기준

검토사항	지 역 여 건
도로의 교통량	<ul style="list-style-type: none"> · 보행우선구역에서는 차량의 속도제한, 통행제한, 주차제한 등의 조치가 불가피하므로 차량 교통량이 많지 않은 것이 바람직함 · 보행우선구역내 도로중 보행량이 상대적으로 높은 주요 도로의 경우 첨두시 최대차량 교통량이 약 200대/시¹⁾ 미만인 것이 바람직함 · 차량교통량의 최대 기준은 구역 여건에 따라 탄력적으로 운영하는 것이 바람직하며 교통량이 많더라도 보행환경 개선을 위해 필요한 경우 보행우선구역으로 지정될 수 있어야 함 · 특히, 대상지내 통과 교통량으로 인해 보행자의 안전성을 크게 위협하는 경우 보행우선구역 사업을 통해 개선하는 것이 필요함
보행환경 개선의 필요정도	<ul style="list-style-type: none"> · 중앙선이 있는 도로임에도 보도가 없는 도로, 차량 중심의 보차혼용도로에서 보행자의 안전을 크게 위협하는 지역 · 보도상 적치물 혹은 장애물이 많거나 보도 턱낮춤이 제대로 정비되지 않아 장애인을 포함한 보행자의 이동에 상당한 제약이 따르는 지역
대중교통 접근로 개선의 필요정도	<ul style="list-style-type: none"> · 대중교통으로의 접근로가 정비되지 않거나 우회되어 낮은 접근성으로 인해 대중교통을 이용하기에 불편한 지역
대중교통 결절점	<ul style="list-style-type: none"> · 불법주차 및 과도한 노상주차로 인해 보행자의 안전성을 위협하나 주차 시설을 추가로 공급하기 난해한 지역

주 : 2007년 보행우선구역 시범사업지내 보행우선도로의 85% 교통량

(2) 추가 검토 사항

- 보행우선구역 대상지는 “보행량, 보행관련 교통사고, 보행유발시설, 보행환경 개선 효과, 보행환경 개선요구” 등을 기준으로 다음과 같은 여건을 가진 지역을 추가적으로 검토하여 선정되도록 한다.

〈표 6-29〉 보행우선구역 대상지 선정시 추가 검토 사항

검토사항	지 역 여 건
보행량이 충분히 많은 지역	<ul style="list-style-type: none"> · 보행우선구역 사업은 안전하고 쾌적한 보행 환경 조성이 목적이므로 보행량이 적을 경우 실효성이 떨어질 수 있어 보행량이 충분히 많은 지역을 선정 · 보행우선구역내 보행량이 상대적으로 높은 주요 도로의 경우 첨두시 보행량이 최소 150인/시 이상인 것이 바람직함 · 보행량의 최소 기준은 도시 및 구역의 여건에 따라 탄력적으로 운영하는 것이 바람직하나 보행량이 적더라도 보행환경 개선이 요구될 경우 보행우선구역으로 지정될 수 있어야 함
보행관련 교통사고가 주변지역보다 많이 발생하는 구역	<ul style="list-style-type: none"> · 보행자 사고 발생 수준은 도시마다 다르므로 도시내 평균 보행자 사고수 보다 높게 상회하는 구역을 우선적으로 지정하는 것이 바람직 함 · 구역별 보행자 사고를 비교할 때, 최근 3년간의 보행자 사고건수에 대해 구역내 폭20m미만 도로에서 발생한 사고 건수를 비교하는 것이 바람직함
보행유발시설이 많은 지역이거나 입지 계획이 있는 구역	<ul style="list-style-type: none"> · 학교, 관공서, 시장, 쇼핑센터, 공원 등 보행을 유발하는 시설이 구역내 혹은 인접한 곳에 있는 경우 보행우선구역 사업 효과가 커짐 · 한편, 관련 계획을 확인하여 보행유발시설의 입지 계획을 확인하는 것이 필요 함
보행환경 개선 효과가 큰 구역	<ul style="list-style-type: none"> · 도심, 주요 관광지, 기타 중심상업지역 등에 보행 환경이 개선되어 상업이 활성화될 가능성이 높은 구역을 선정하면 사업의 효과를 높일 수있음 · 가급적 소규모 근린주구 차원보다는 도시 전체적 차원에서 시민들이 찾는 명소일 경우 효과가 큼
지역주민의 보행환경 개선에 대한 요구가 강한 구역	<ul style="list-style-type: none"> · 보행우선구역 사업이 성공하기 위해서는 지역 주민의 적극적 호응과 참여가 매우 중요한데 지역 주민 스스로 보행환경 개선을 요구하는 경우 사업의 효과를 높일 수 있음

주 : 1) 2007년 보행우선구역 시범사업지내 보행우선도로의 15% 보행량

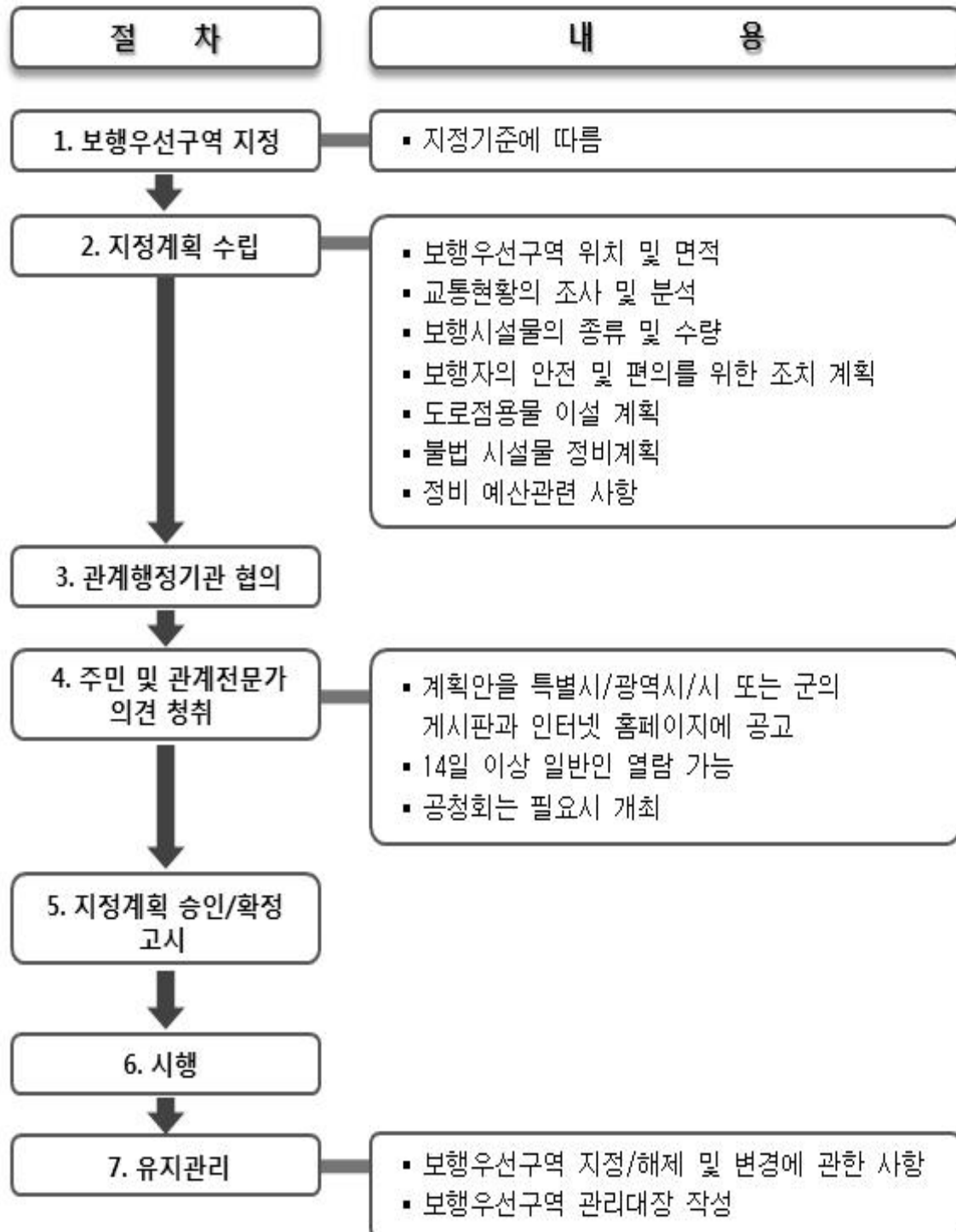


〈표 6-30〉 보행우선구역 지정기준

구 분	세 부 내 용
법적근거	<p>「교통약자이동편의증진법 제18조」</p> <p>① 시장 또는 군수는 교통약자를 포함한 보행자의 안전하고 편리한 보행환경을 위하여 필요하다고 인정하는 때에는 도로의 일정구간을 보행우선구역으로 지정할 수 있다.</p> <p>② 시장 또는 군수는 제1항의 규정에 의하여 보행우선구역을 지정하고자 하는 때에는 보행우선구역의 지정 및 유지관리를 위한 계획을 수립하여야 한다.</p> <p>③ 지정계획에는 해당 보행우선구역의 위치·면적 그 밖의 건설교통부령이 정하는 사항이 포함되어야 한다.</p> <p>④ 시장 또는 군수는 지정계획을 수립하고자 하는 경우에는 미리 당해 지역을 관할하는 지방경찰청장 또는 경찰서장 등 관계 행정기관의 장과 협의 후 당해 지역주민 및 관계 전문가의 의견을 청취하여 이를 확정·고시하여야 한다.</p> <p>⑤ 보행우선구역의 지정기준, 의견청취절차 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.</p>
보행우선구역 지정기준	<p>「교통약자이동편의증진법 시행령 제16조」</p> <p>① 시장 또는 군수는 법 제18조의 규정에 의하여 간선도로 또는 보조간선도로에 의하여 둘러싸인 지역으로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 지역을 보행우선구역으로 지정할 수 있다. 이 경우 보행우선구역의 면적은 1㎢를 초과할 수 없다</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에 의한 주거지역·상업지역 2. 「초·중교육법」 제2조 또는 「고등교육법」 제2조의 규정에 의한 학교의 주변에 주택이 밀집되어 있는 지역 3. 제1호의 규정에 의한 주거지역과 인접한 지역으로서 교통약자가 대중교통을 쉽게 이용할 수 있도록 하기 위하여 지방자치단체의 조례가 정하는 지역 <p>② 제1항의 규정에 의하여 보행우선구역을 지정하는 경우에는 다음 각 호의 사항을 우선적으로 고려하여야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 도로의 교통량 2. 보행환경 및 대중교통접근로의 개선이 필요한 정도 3. 주차시설 설치의 난이도
지정계획의 내용	<p>「교통약자이동편의증진법 시행규칙 제8조」</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 교통현황의 조사·분석에 관한 사항 2. 보행우선구역 안에 설치하여야 하는 속도저감시설 및 횡단시설 등 보행시설물의 종류·수량에 관한 사항 3. 보행우선구역 안에서 자동차의 일방통행 등 보행자의 안전 및 편의를 위한 조치계획에 관한 사항 4. 보행우선구역 안에 설치된 도로점용물의 이설계획에 관한 사항 5. 보행우선구역 안에 도로점용허가를 받지 아니하고 설치된 시설물의 정비계획에 관한 사항 6. 보행우선구역의 정비를 위한 소요예산에 관한 사항

라. 보행우선구역 시행절차

- 「보행우선구역 계획매뉴얼, 국토교통부」에 의해 보행우선구역사업의 시행 절차는 다음과 같다.



〈그림 6-20〉 보행우선구역 시행절차

6.3.2 보행우선구역 유사사례

- 보행우선구역의 유사사업으로 기존 시행되는 있는 정책으로는 어린이보호구역 및 노인보호구역, 지구교통개선사업(TIP), 걷고 싶은 도시 만들기 사업, 교통혼잡 특별관리구역 지정 등을 통하여 실현하는 방안들이 있으며 구체적인 국내 · 외 사례는 다음과 같다.

가. 서울시 덕수궁 도로정비사업

- 덕수궁 길은 기존의 도로를 보행자 중심의 도로로 재정비하고, 보행자를 위해 보차공존도로 및 푸르름이 가득한 가로공간인 녹도의 개념을 복합적으로 도입한 우리나라 최초의 사례에 해당한다.
- 덕수궁 길 시작지점의 포장재질을 변화시켜 운전자의 주의를 환기시키고, 울통불통하게 함으로써 차량의 감속을 유도하였으며, 큰 블라드와 작은 블라드를 섞어 사용하여 차량을 통제하는 기능과 보행자의 휴식공간을 동시에 제공하고 있다.

나. 경기도 노인보호구역(파주시, 하남시)




- 노인보호구역은 어린이보호구역인 스쿨존(School Zone)과 같은 개념으로 노인보행이 많은 노인복지시설 주변 등의 도로의 교통사고를 예방하기 위해 보호구역으로 지정해 노면미끄럼방지 처리와 과속방지턱을 설치하는 등 노인 보행자 중심의 도로로 전환하는 것이다.
- 파주시 노인보호구역은 금능동 노인복지회관 앞, 하남시 노인보호구역은 춘궁동 노인복지회관앞에 설치하여 운영중으로, 차로유색포장, 안전웬스 설치, 횡단보도 앞 음향신호기 및 잔여시간표시기 설치, 보행속도를 고려한 보행신호길이 설정 등, 고령자를 고려한 안전시설물을 설치하여 운영중이다.



〈그림 6-21〉 파주시 및 하남시 노인보호구역

다. 충남 아산시 온천동 일대

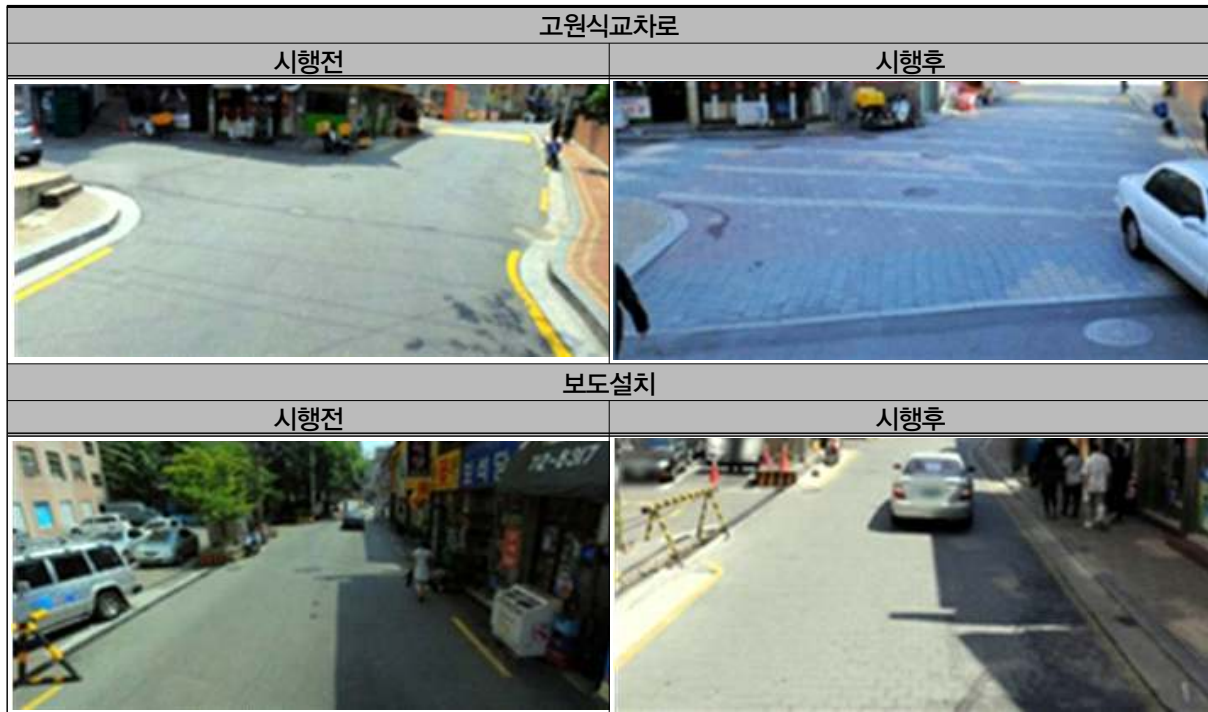
- 아산시 온양온천 초등학교를 중심으로 차량의 주행속도 저감, 어린이 및 보행자의 안전한 통행로 확보를 위해 지그재그형태의 도로(시케인(Chicane)), 차로유색포장, 안전휀스 등을 설치하여 운영중이다.

시케인(Chicane)	
시행전	시행후
	
유색포장 및 안전휀스	
시행전	시행후
	

〈그림 6-22〉 아산시 온천동 보행우선구역

**라. 서울시 마포구 도화동 일원**

- 마포구 도화동 일원의 주거 밀집지역내 주행속도 억제를 위한 고원식교차로를 설치하고, 이면도로내 보도 미설치 구간에는 보도를 설치하여 보행자의 안전을 제 공하고 있다.



〈그림 6-23〉 마포구 도화동 보행우선구역

마. 제주도 서귀포시 내방동

- 제주도 서귀포시 내방동 일원의 이면도로를 차량중심에서 보행자를 위한 보차 공 존도로로 운영하고, 포장은 보도블록 재질의 요철포장으로 하여 차량의 주행속도 를 억제하였다.



〈그림 6-24〉 서귀포시 내방동 마포구 보행우선구역

바. 스위스(상트갈렌 시티라운지)

- 보행우선구역(Pedestrian Priority Zone)사업으로 추진되었으며, 구체적 운영내용은 다음과 같다.
 - 진출입구에 보행우선구역 표지판 설치 : 보행우선구역 인지 강화를 위한 설계
 - 차량의 속도는 20km/h로 제한
 - 주차는 지정된 장소에만 국한
 - ※ 사고발생시 전적으로 차량과실로 간주



〈그림 6-25〉 스위스(상트갈렌 시티라운지)

사. 일본(토요신 지구)

- 생활도로(Community Zone)사업으로 추진되었으며, 1996년 안심보행지구 로도 지정되어 운영중이다.
 - 주요기법 : 최고속도 30km/h, 일방통행, 신호기설치, 유색포장, 고원식 교차로, 도로폭 좁힘, 지그재그도로, 단차제거 등



〈그림 6-26〉 일본(토요신 지구)



아. 독일(켈른시)

- 독일 켈른시에 차량 속도 저감을 위해 2009년 기준 총 341개의 Speed 30-Zone을 설치하여 운영중이다.
- 켈른시의 Zone 30사업 시행효과는 다음과 같다.
 - 사고감소 약 8%(보행자사고 감소 약 15%)
 - 속도감소 (V85) 약 8km/h
 - 소음감소 약 3dB (교통량 절반을 의미)
 - 에너지 사용량 감소 및 대기오염 감소
 - 켈른시의 Speed 30-Zones에 대한 관심 증가



〈그림 6-27〉 독일(켈른시)

자. 스웨덴(스톡홀름)

- 스웨덴 스톡홀름에 운영중인 보행우선구간으로 다음과 같은 기법으로 운영중에 있다.



〈그림 6-28〉 스웨덴(스톡홀름)

6.3.3 보행우선구역 조성기법

가. 교통규제를 통한 방법(비물리적 방법)

1) 교통 속도 규제

- 특정 구역의 쾌적한 생활환경을 유지하고 교통 안전성을 확보하기 위해 차량의 속도를 낮추도록 최고속도를 규제하는 것을 말하며 속도제한표지판을 구역의 진출입구에 설치하여 차량 운전자가 쉽게 인식할 수 있도록 해야 한다.
- 또한, 속도제한표지판과 함께 차도폭 좁힘을 병용하거나 도로의 포장·색·재질·모양 등의 변경, 입구에 과속방지턱 설치 및 도로부속물·점용물·도로구조 등 도로경관을 변경하여 해당 구역을 쉽게 구분할 수 있도록 해야 한다.

2) 교통 흐름 규제

〈표 6-31〉 교통흐름 규제 방법

구 분	정 의	유의사항
일방통행제	<ul style="list-style-type: none"> · 진행방향을 한정하여 좁은 도로 등에서 자동차 통행의 원활화를 도모하는 것이 주된 목적이지만 동시에 보도 공간을 확보할 수 있어 도로 용량을 증대시키기도 함 · 주차장이 없어 골목길에 무질서하게 자동차를 주차하여 통행에 장애를 주고 주차로 인한 사각으로 보행자 교통사고가 유발되는 경우에 바람직함 	<ul style="list-style-type: none"> · 일방통행 방향이 연속하는 구간의 연장을 최소화 · 입구에 일방통행 표지판 반드시 설치 · 지구 진입수를 줄이기 위해서는 지구로 나오는 방향으로 실시
보행자도로	<ul style="list-style-type: none"> · 차량의 통행을 금지하여 보행자의 안전과 원활한 이동을 도모하고 보행자 공간의 쾌적성을 확보하기 위한 것이며, 차량진입이 금지되므로 교통사고나 노상불법주차 문제를 해결할 수 있는 등 보행자 공간이 확대되어 지구내 안정성을 확보할 수 있음 	<ul style="list-style-type: none"> · 자동차의 섳길이 되기 쉬운 도로 중 보행자를 우선해야 할 도로(학교, 복지시설 주변의 도로 등)에 지정하거나 등·하교시 등 보행자의 교통량이 특히 많은 일정시간대에 일정 지역에 대하여 규제 시행하는 것이 유효
진행 방향 지정	<ul style="list-style-type: none"> · 우·좌회전 금지는 통상 ‘우회전, 좌회전 금지 표지판’에 의해 나타나며 주거지내 도로로 차량의 진입을 규제하고 일방통행 도로를 역행하는 경우나 통행금지 구역의 진입을 방지하며 차량 흐름을 통제하여 통과 교통의 배제 목적으로 사용됨 	<ul style="list-style-type: none"> · 노선 전체가 애로구간인 교차로, 일방통행 실시와 관련된 장소, 차량통행 금지와 관련된 장소를 대상으로 함
일시정지 규제	<ul style="list-style-type: none"> · 교차로 등에서 운전자의 주의를 환기시켜 교통사고를 감소시키기 위함 	<ul style="list-style-type: none"> · 순간적으로 이해할 수 있도록 가능한한 보조 표지나 타표지를 병행하여 설치함을 피함 · 일시정지 규제는 운전자의 준수율이 낮으므로 일시정지 표지판과 함께 과속방지턱, 차도폭 좁힘, 시케인과 같은 물리적 시설을 함께 하면 준수율을 높이고 교통사고 억제 효과를 기대할 수 있음

나. 보행시설물 설치에 의한 방법(물리적 방법)

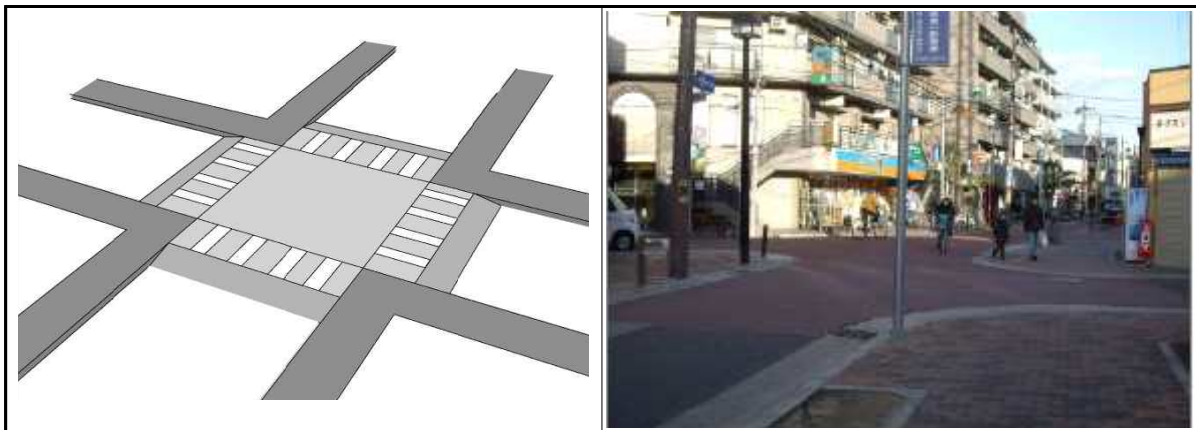
1) 속도저감시설

(1) 고원식교차로

- 교차점 험프라고도 하며 교차로 내 포장을 쌓아올려 전체를 들어 올린 듯한 형태의 험프로써 고속으로 통과하는 차에 쇼크를 준다.
- 고원식 교차로는 주행 속도를 저감시키고 통과교통의 진입을 줄이며 횡단보도로 활용이 가능하다.

〈표 6-32〉 고원식교차로 설치효과

구분	설치 효과
주행 속도 억제	· 통과시의 쇼크(불쾌감)와 시각적으로 사전에 인지하게 함으로써 속도를 저하시킴
통과 교통량 억제	· 통과 교통의 경로에 설치함으로써 통과 교통을 억제함
노상 주차 억제	—
자동차 접근로 확보	—
보행 환경 개선	· 횡단보도로 이용이 가능하기 때문에 보도와 레벨을 맞추어 활용 가능함



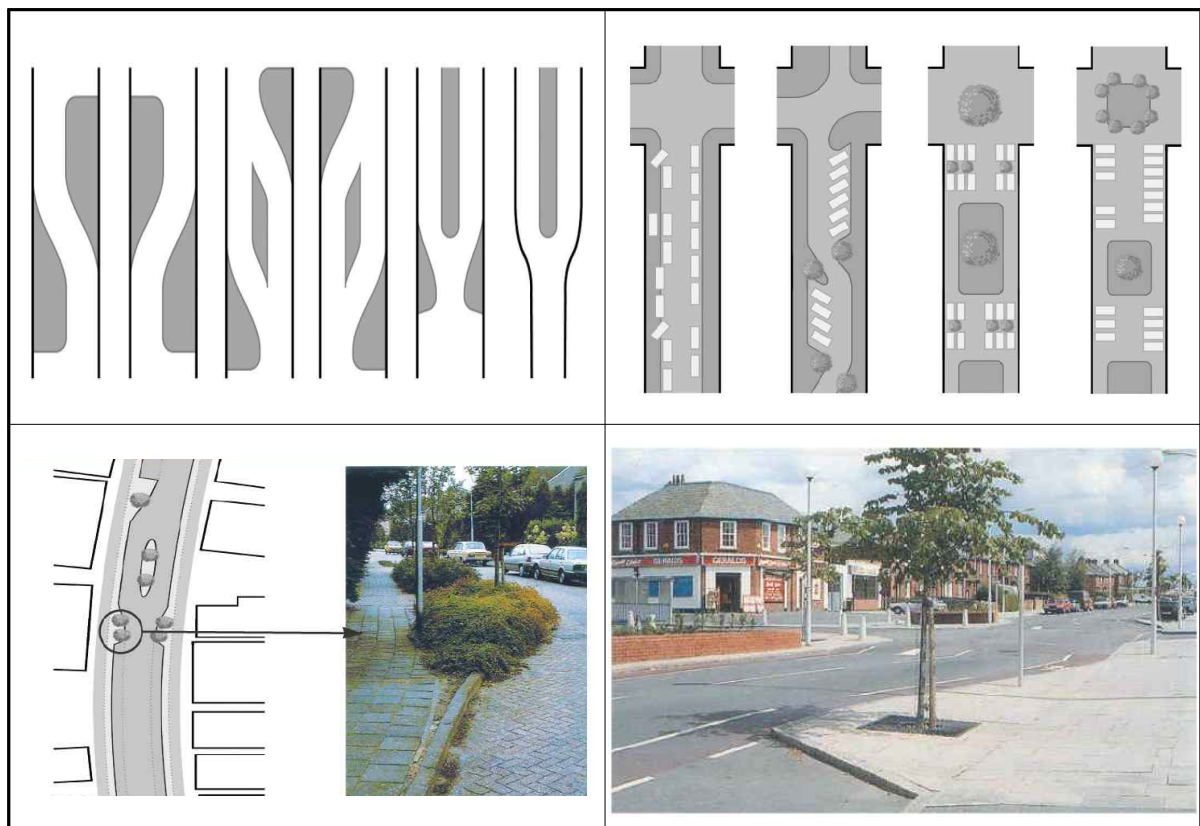
〈그림 6-29〉 고원식 교차로

(2) 지그재그 형태의 도로(시케인:Chicane)

- 차도의 선형을 지그재그 형태로 하여 운전자의 빈번한 방향 조작을 유도하는 형태를 말한다.
- 시케인은 주행 속도를 저감시키고 통과 교통량의 진입을 줄이며 초커 혹은 볼라드 등과 조합하여 노상 주차를 억제시킬 수 있다.
- 또한, 굴곡부를 주정차 공간으로 활용하거나 식재 및 휴식 공간을 조성하여 보행 환경을 개선시킬 수 있다.

〈표 6-33〉 시케인 설치효과

구분	설치 효과
주행 속도 억제	· 핸들조작을 강요하여 속도를 저하시킴
통과 교통량 억제	· 직선상의 차도에 비해 시각적으로 진입하기 어려운 분위기를 운전자에게 인지시켜 속도 저하에 의한 교통량 억제 기능이 있음
노상 주차 억제	· 초커(Chocker), 볼라드 등과 조합하여 주차를 억제시킴
자동차 접근로 확보	· 차도 골목부 등에 주정차 공간을 설치할 수 있음
보행 환경 개선	· 차도와 분리된 보행자 공간을 확보하고 차도로 돌출한 부분을 식재 공간, 휴식 공간, 주차 공간으로 이용 가능함



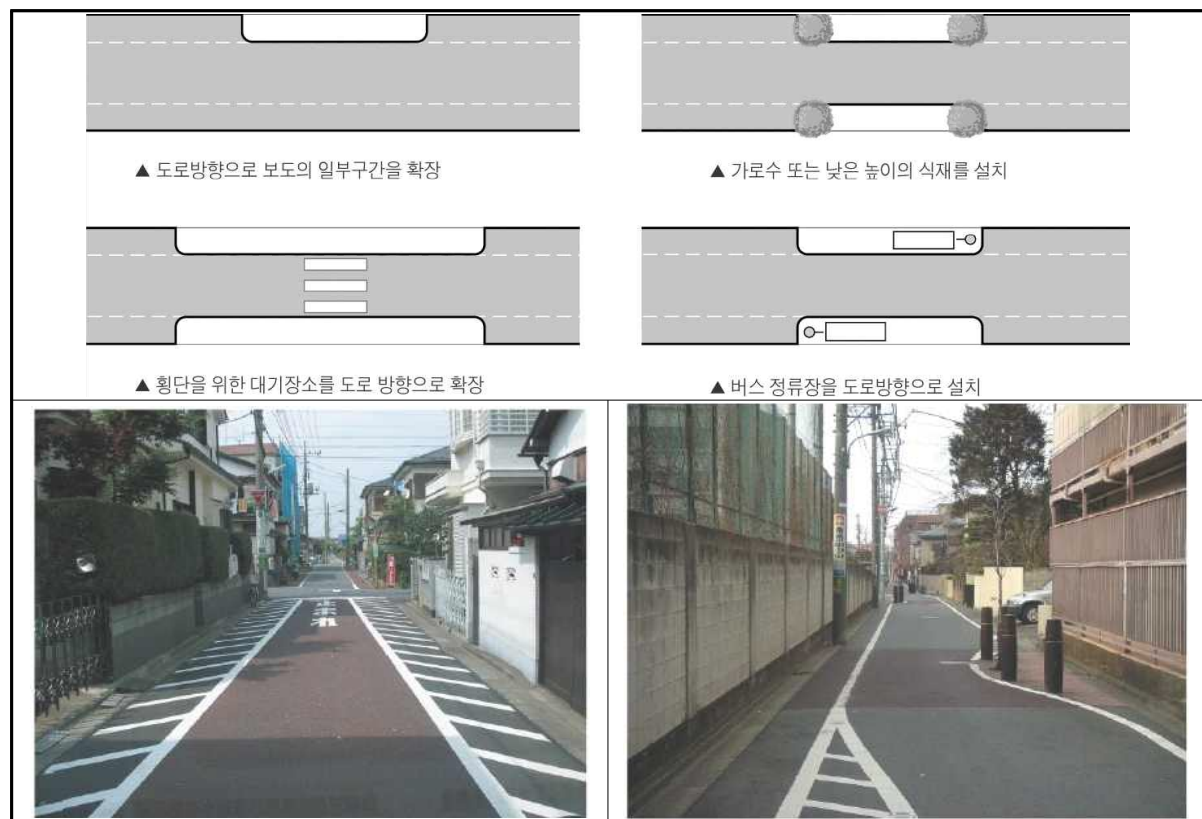
〈그림 6-30〉 시케인(Chicane)

(3) 차로폭 좁힘(초커:chocker)

- 자동차의 주행속도를 낮추고 추월을 방지하기 위해 물리적으로 차도의 폭을 좁게 하거나 시각적으로 차도의 폭이 좁게 보이도록 하는 것을 말하며 주택지로의 진입 억제 목적으로 사용되기도 한다.
- 초커는 차도를 좁혀 주행 속도를 저감시키고 통과 교통량의 진입을 줄이는 반면 보도가 넓어짐으로써 보행자가 안전하게 횡단하고 걷거나 쉴 수 있는 조경 공간이 넓어지는 장점이 있다.
- 또한, 좁힘 부분에서는 주정차를 할 수 없으며 연도로의 차량 접근이 불가능하다.

〈표 6-34〉 초커(chocker) 설치효과

구분	설치 효과
주행 속도 억제	· 시각적으로 속도를 내어 지나가기 어렵게 함
통과 교통량 억제	· 시각적으로 진입하기 어려운 분위기를 만들거나 속도 저하에 의해서 교통량 억제 기능이 있음
노상 주차 억제	· 좁힘 부분은 주정차 할 수 없음
자동차 접근로 확보	· 좁힘 부분만 연도로의 접근이 불가능함
보행 환경 개선	· 보행자의 횡단거리를 줄일 수 있으며, 좁힘 부분을 식재 공간 및 휴식 공간으로 조성이 가능함



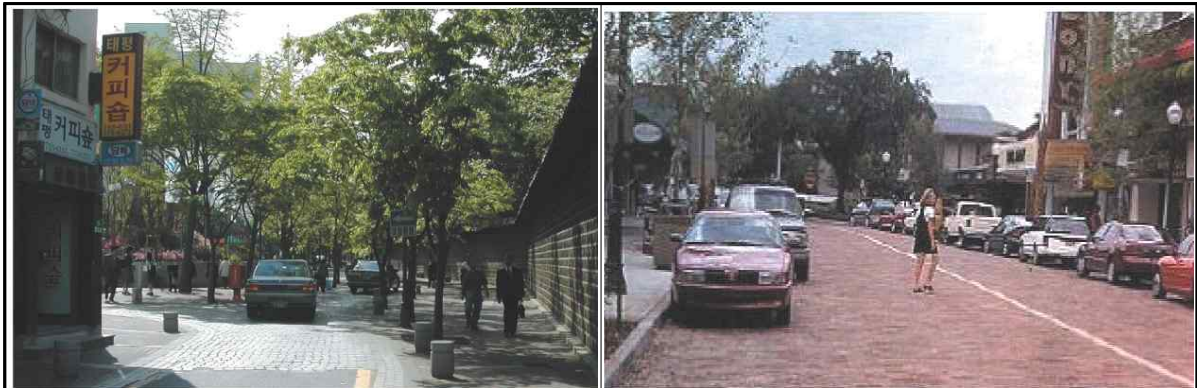
〈그림 6-31〉 초커(chocker)

(4) 요철 포장

- 노면에 좁고 긴 띠 모양의 요철을 일정한 간격으로 두고 색다른 포장재를 사용하는 등에 의해 차량이 통과할 때 타이어와의 마찰로 인한 미세한 진동과 소음을 전하는 포장을 말한다.
- 노면에 요철 포장을 함으로써 주행 속도를 저감시키고 통과 교통의 진입을 줄이며 포장재에 따라 도로 경관의 향상을 기대할 수 있다.

〈표 6-35〉 요철 설치효과

구분	설치 효과
주행 속도 억제	· 시각적 효과와 더불어 통과시에 미세한 진동과 소음에 의해 속도를 저하시킴
통과 교통량 억제	· 연속적으로 설치하거나 지구내 입구에 설치하여 진입하기 어려운 분위기를 만들어 냄
노상 주차 억제	—
자동차 접근로 확보	—
보행 환경 개선	· 포장재에 따라서 도로 경관 향상을 기대할 수 있음



〈그림 6-32〉 요철포장

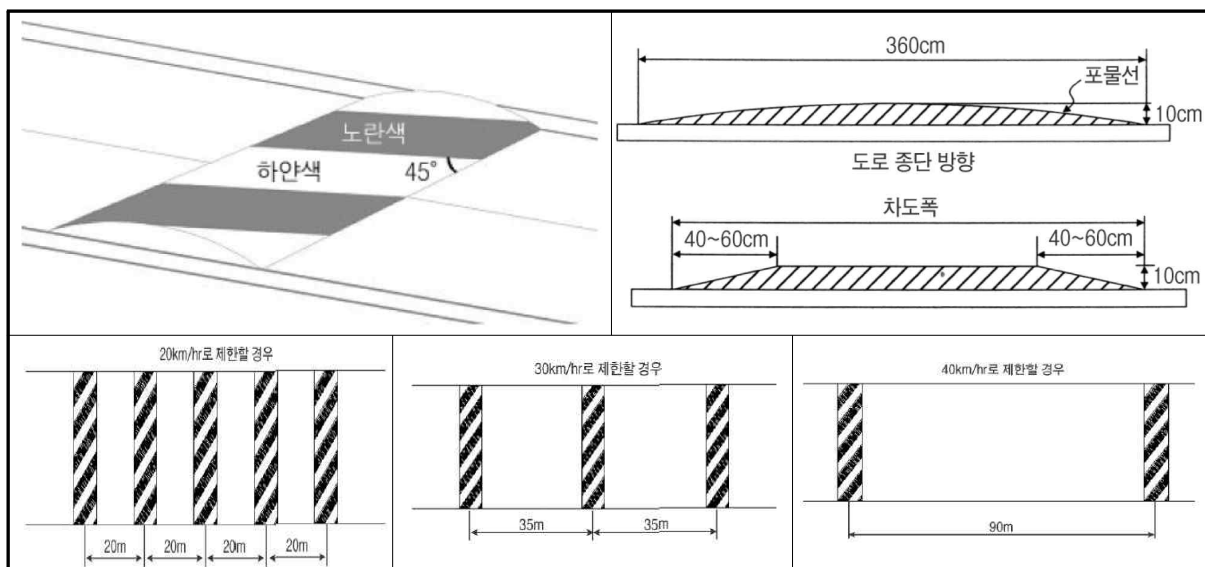
(5) 과속방지턱

- 노면에 차량 진행 방향의 직각 방향으로 물리적인 수직 단차를 주어 자동차의 속도를 규제하기 위한 방법을 말한다. 일정 도로 구간에서 통행차량의 과속 주행을 방지하고 생활공간이나 학교 지역 등의 지역에서 통과 차량의 진입을 억제하기 위하여 설치된다.
- 과속방지턱 설치로 인해 주행 속도를 저감시키고 통과 교통을 줄일 수 있다.
- 또한, 과속방지턱 설치 부분에는 노상 주차가 힘들고 횡단보도로 병용이 가능하여 보행자 편의를 증진시킬 수 있다.



〈표 6-36〉 과속방지턱 설치효과

구분	설치 효과
주행 속도 억제	· 통과시의 쇼크(불쾌감)를 주고 시각적으로 사전에 인식하도록 하여 속도를 저하 시킴
통과 교통량 억제	· 연속적으로 설치하거나 지구 내 입구에 설치하여 통과 교통을 배제시킴
노상 주차 억제	· 험프(Hump) 설치 부분은 주·정차하기 어려움
자동차 접근로 확보	—
보행 환경 개선	· 험프(Hump)를 횡단보도로 이용할 수 있고 그에 맞는 포장재를 사용하여 도로경관 향상을 기대



〈그림 6-33〉 과속방지턱

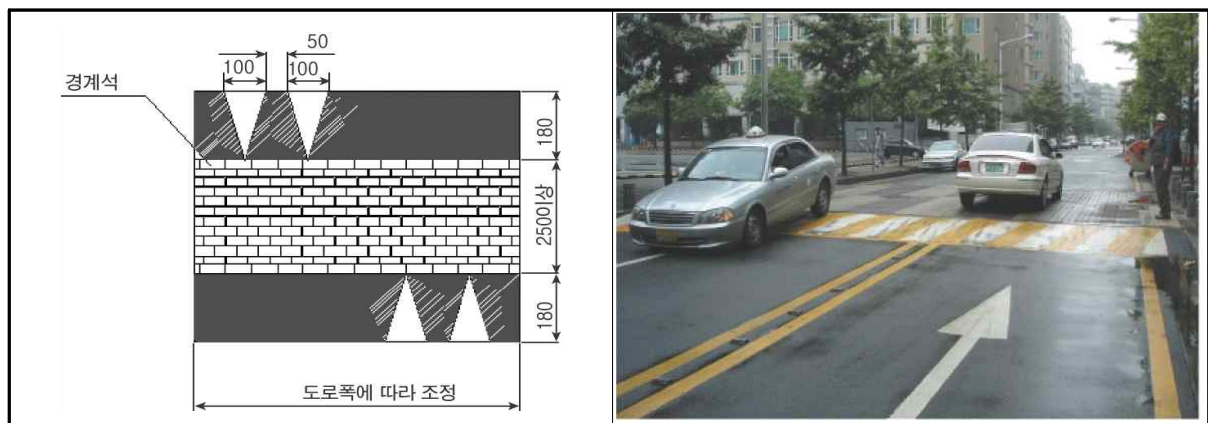
2) 횡단시설

(1) 고원식 횡단보도

- 일반적으로 ‘횡단형 험프’ 라고 말하며 차도에 사다리꼴 모양의 횡단면을 갖는 험프를 설치하고 보도의 양측을 수평으로 횡단할 수 있는 횡단보도를 설치하는 것을 말한다.
- 이 설치로 인해 주행 속도를 저감시키고 통과 교통의 진입을 줄일 수 있다.
- 한편, 보행자는 보도와 같은 높이로 횡단보도를 이용할 수 있어 휠체어, 유모차 등의 이동이 편리하여 보행 환경 개선 효과를 가져온다.

〈표 6-37〉 고원식 횡단보도 설치효과

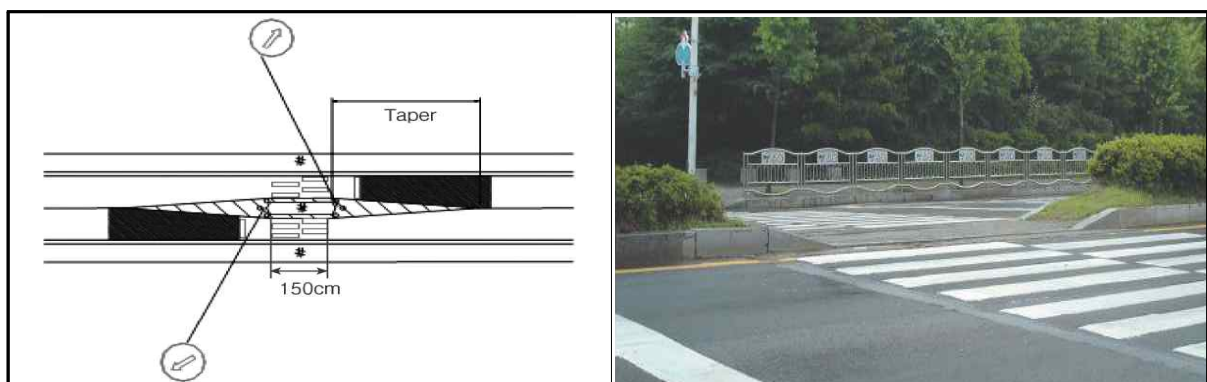
구분	설치 효과
주행 속도 억제	· 통과시의 쇼크(불쾌감)를 주고 시각적으로 사전에 인식하도록 하여 속도를 저하시킴
통과 교통량 억제	· 연속적으로 설치하거나 지구 내 입구에 설치하여 통과 교통을 배제시킴
노상 주차 억제	—
자동차 접근로 확보	—
보행 환경 개선	· 험프를 횡단보도로 이용하므로 보도와 레벨을 맞추어 보행의 연속성을 확보하며 교통약자의 편의를 개선함



〈그림 6-34〉 고원식 횡단보도

(2) 보행섬식 횡단보도

- 도로의 중앙에 횡단을 위한 일시적인 대기 장소를 두고 횡단보도를 설치하는 것을 말한다.
- 도로를 횡단하는 보행자에게 편의와 안전을 제공하고 두 번에 걸쳐 횡단하게 하여 주의력이 약한 교통약자의 안전한 횡단을 도울 수 있다.
- 보행섬은 도로의 규모에 따라 직선 형태 또는 굴절 형태의 횡단보도의 중앙에 선택적으로 설치할 수 있다.
- 보행섬의 최소폭은 1.5m로 하여야 하며, 보행섬의 전후에는 안전지대 노면표시 및 블라드 등의 공작물을 설치하여 자동차와 보행자의 충돌사로를 방지하여야 한다.



〈그림 6-35〉 보행섬식 횡단보도

3) 기타시설

(1) 대중교통정보 알림시설 등 교통안내시설

- 보행자에게 현재의 위치, 주변 교통수단, 600m 이내 주요 시설물, 1.2km이내의 여객시설 등에 관한 정보를 제공하거나 대중교통 정보(버스 대기 시간 등)를 알려주는 보도상에 설치한 안내시설을 말한다.
- 보행자 안내표지판 또는 대중교통정보 알림시설 등을 설치하여 도보권 500~600m이내 정보뿐만 아니라 인접 도보권의 주요 랜드마크를 활용하여 현재의 위치, 교통수단, 목적지의 위치, 방향, 대기시간 등을 파악하는데 도움을 줄 수 있다.
- 보행자 안내표지판에 시각장애인을 위한 점자표기를 할 때에는 점형블록을 이용해 시각장애인을 보행자 안내표지판까지 유도하고, 안전한 공간을 확보하는 것이 바람직하다.



〈그림 6-36〉 교통안내시설

(2) 보행자 우선통행을 위한 신호기

- “보행자 작동 신호기” 라고도 하며 보행우선구역 안의 보행자가 우선 통행할 수 있도록 횡단보도에 녹색신호 변경 버튼을 설치하는 것을 말한다.
- 녹색신호 변경버튼(보행자 작동신호기)은 보행자가 지압식 스위치를 누름과 동시에 보행자 작동신호기가 이상 없이 작동된다는 점을 보행자가 인지할 수 있도록 램프점등이나 신호음장치를 함께 설치 하여야 한다.
- 이외에 횡단 가능 시간을 보행자에게 시청각으로 알려주는 ‘보행등 잔여시간 표시기 및 음향 신호기’ 등을 설치하여 교통약자를 포함한 일반 보행자의 안전성을 확보할 수 있다.



〈그림 6-37〉 보행자 우선통행을 위한 교통신호기

(3) 보도용 방호울타리

- 자동차가 저속으로 진행하는 구간을 대상으로 운전자에게 보도와 차도가 분리되어 있음을 시각적으로 나타내어 보행자를 차량으로부터 보호하기 위한 장치를 말한다.
- 보도에서 차도로의 보행자의 진입을 차단하여 무단횡단을 억제시키고 차량이 차도를 벗어나 보도를 침범하지 못하게 함으로써 보행의 안전성을 확보할 수 있다.



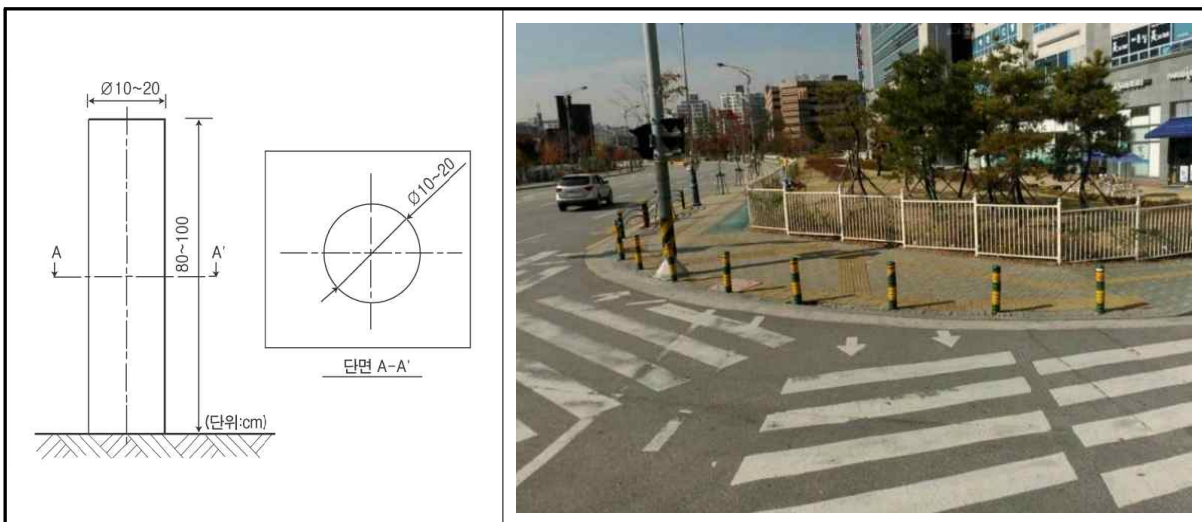
〈그림 6-38〉 보도용 방호울타리

(4) 볼라드(자동차 진입 억제용 말뚝)

- 볼라드는 차량과 보행자의 통행 영역을 구분하는 말뚝을 설치하여 차량의 통행을 제어하고 보행자의 안전을 도모하는 시설을 말한다.
- 볼라드 설치를 통해 차량 통행 영역을 명확화하여 보행자 공간으로 차량 진입이나 주정차를 배제시키고, 저비용으로 속도저감시설을 구현할 수 있으며, 과속방지턱 설치시 우려되는 보도로의 차량 진입을 방지하는 효과가 있다.
- 볼라드는 보도용 방호울타리와 달리 보행자가 자유로이 빠져나갈 수 있는 특징이 있으나, 교통약자에게는 일종의 장애물로 간주될 수 있으므로 반드시 필요한 장소에 선택적으로 설치토록 한다.

〈표 6-38〉 볼라드 설치효과

구분	설치 효과
차량통행의 명확화	· 차량과 보행자의 통행 영역을 구분하여 보행자 공간으로 차량 진입이나 주정차를 배제시킴
물리적 시설의 구현 수단	· 적절한 배치를 통해 도로의 선형을 변형하여 초커(Chocker), 시케인(Chican e) 등 속도저감시설의 설치를 구현함
과속방지턱의 보조시설물로 설치	· 사다리꼴 험프나 교차로 험프 설치시 차량이 보도에 올라타는 것을 방지, 또는 양끝 절단 타입의 험프에서 한쪽 바퀴를 절단부에 걸쳐 통과할 목적으로 보도 측으로 붙는 운전 행동을 방지하기 위해 차보도 경계에 설치함



〈그림 6-39〉 볼라드(자동차 진입 억제용 말뚝)

6.3.4 보행우선구역 지정

가. 보행우선구역 지정

- 제1차 교통약자 이동편의 증진계획에서 제시한 보행우선구역을 반영하여 보행우선구역을 제시하였다.

1) 현황 및 문제점 분석

① 어린이 보호구역내 불법주정차

- 보행우선구역으로 검토구역 내 는 어린이보호구역 및 노인보호구역이 포함되어있으며 장안2길, 터미널안길, 조치원10길 등에 불법주정차가 빈번하게 발생하고 있어, 보행자들의 안전사고에 노출되어 있다.



〈그림 6-40〉 교통안전시설물 부족

② 노인보호구역내 보도 미설치

- 노인보행우선구역으로 지정되어 있는 새내10길에 보도가 미설치 되어 있으며, 도로측면에 불법주정차로 인하여 보행자의 안전을 위협받고 있어 교통안전상의 문제가 야기되고 있다.



〈그림 6-41〉 보도 미설치로 인한 보행자 안전사고 우려



나. 보행우선구역 시행방안

- 불법주차를 방지하고 차량의 양방통행으로 인한 보행자의 위험을 해소하고 보행 공간의 확보를 위하여 장안2길, 터미널안길, 조치원10길의 일방통행제를 시행하도록 계획하였으며, 일방통행 구간에 보도를 설치하여 보행자의 안전을 도모하였다.
- 일방통행제 시행함에 따라 보행우선구역에서의 차량의 속도저감을 유도하기 위하여 고원식 교차로 설치, 교통안전표지판 설치를 설치하여 안전을 확보하였으며, 상가밀집지역의 조업주차공간 확보하여 불법주정차를 방지하도록 계획하였다.
- 보행로가 물리적으로 분리되어 보행자의 안전을 도모할수 있도록 이면도로에 차로폭원을 고려하여 편측에 보도로 설치하였다.

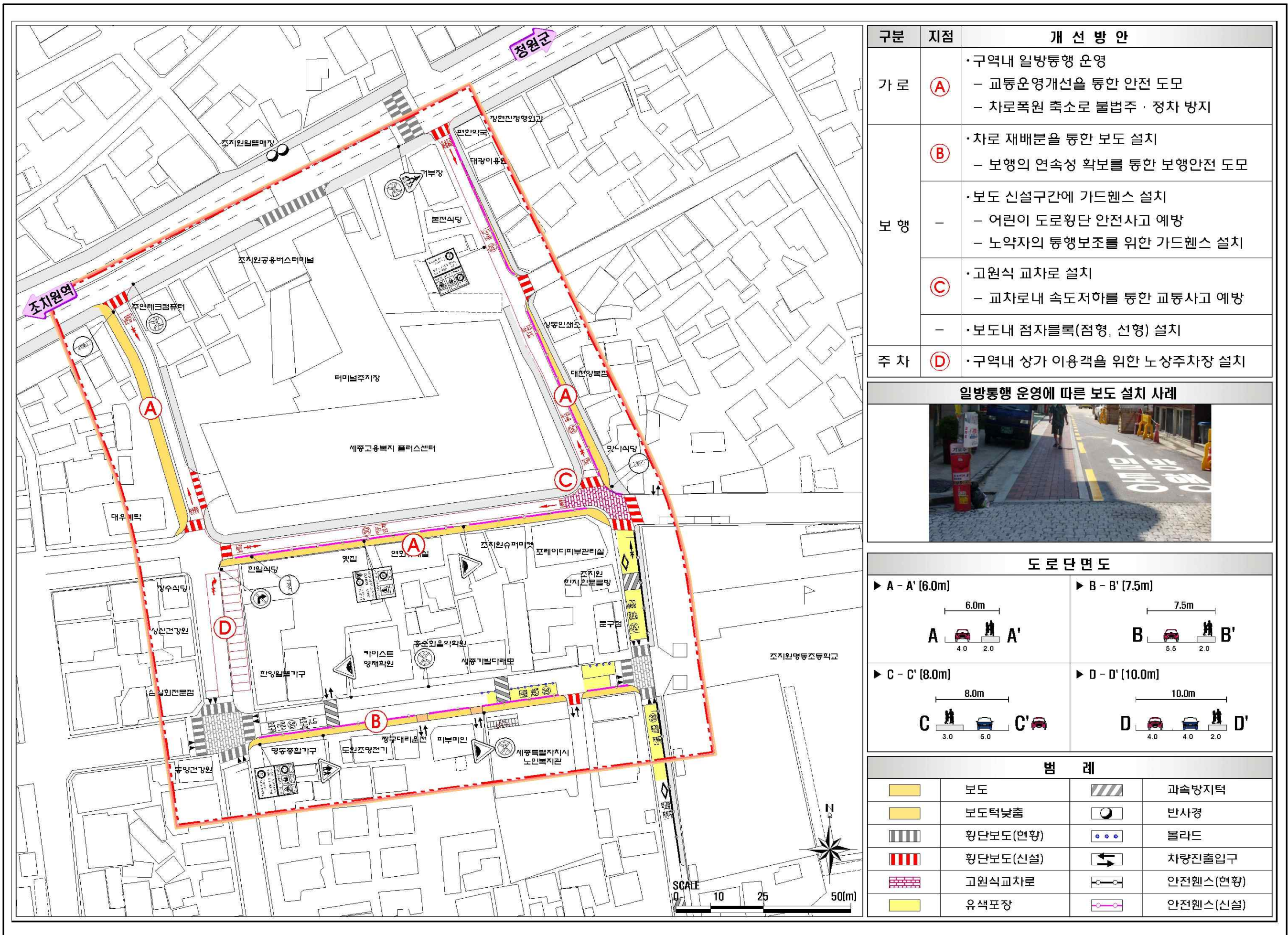
〈표 6-39〉 보행우선구역 개선방안

개선방안	개선효과
일방통행운영 및 보도 폭원(2.0m이상) 확보	보행자 안전확보 및 교통소통원활
차로 재배분을 통한 보도설치 (2.0m이상) 및 안전웬스 설치	보행자 안전확보 및 무단횡단 방지
고원식 교차로 설치	차량속도저감 효과
상가시설 이용자들을 위한 주차면 확보	불법 주정차 방지

〈표 6-40〉 보행우선구역 연차별 개선계획

(단위 : 개소)

구 분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	계
보행우선구역	-	-	1	-	-	1
계	-	-	1	-	-	1



〈그림 6-42〉 보행우선구역 개선방안

6.4 교통약자 거점지역 및 간선이동 축 확보

6.4.1 교통약자 이동·거주 실태 검토

가. 교통약자 거주실태 검토

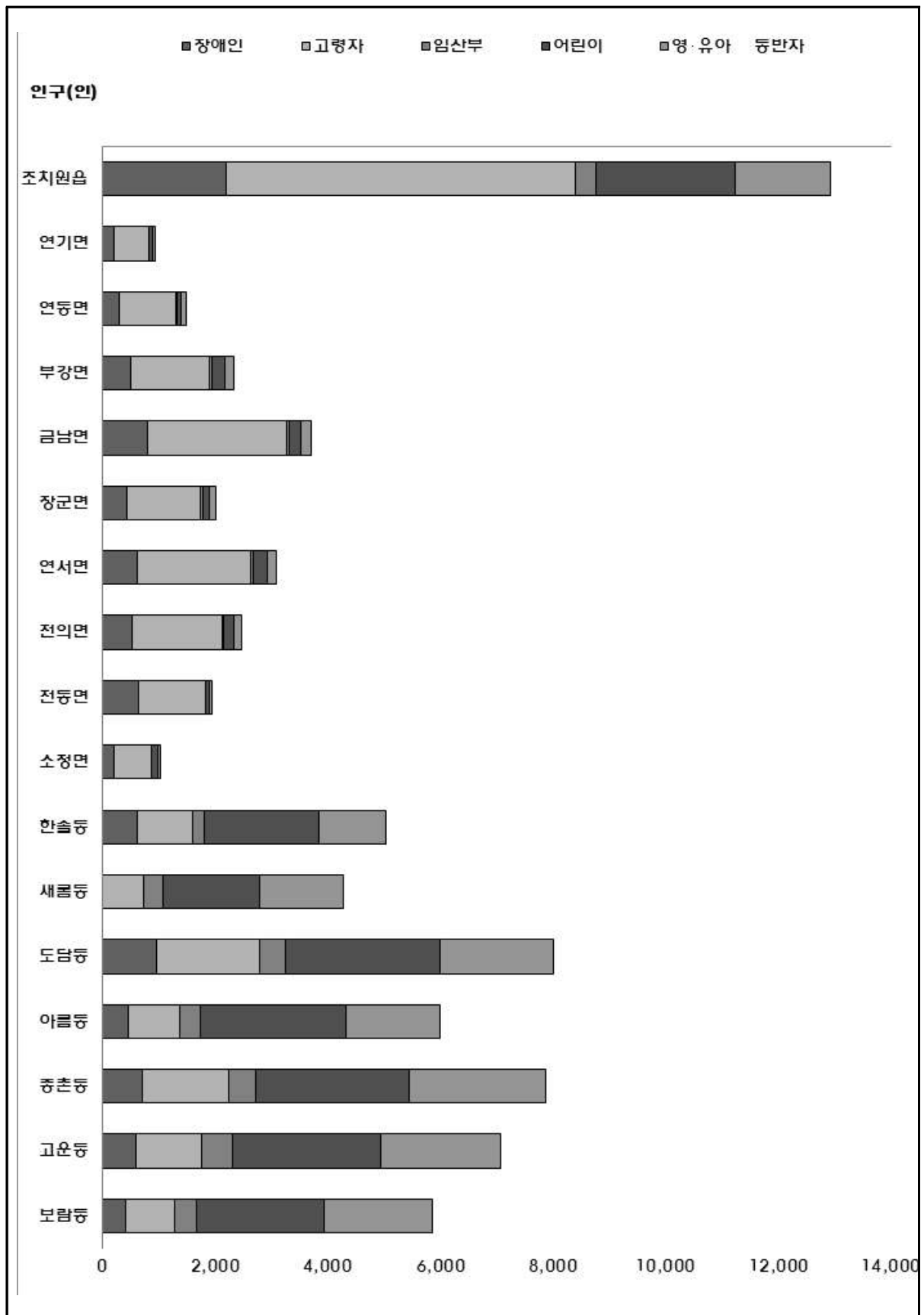
- 세종시 행정동별 장애인 거주실태를 살펴보면, 조치원읍에 14,125인으로 가장 많이 거주하는 것으로 나타났으며, 다음으로 도담동 8,614인, 종촌동 8,324인 순으로 나타났다.
- 고령자 거주실태를 살펴보면, 조치원읍 6,189인인으로 가장 많은 것으로 나타났다. 고. 다음으로 금남면 2,471인, 연서면 2,017인 순으로 나타났다.

〈표 6-41〉 세종시 교통약자 거주 현황

(단위 : 인,%)

구 분	장애인	고령자	임산부	어린이	영·유아 동반자	합 계
조치원읍	2,202 (1,192)	6,189	376	2,470	1,696	14,125
연기면	192 (99)	621	9	61	46	1,028
연동면	294 (115)	1,013	16	76	78	1,592
부강면	497 (247)	1,403	37	226	159	2,569
금남면	792 (329)	2,471	45	222	181	4,040
장군면	425 (216)	1,318	30	122	116	2,227
연서면	615 (299)	2,017	41	246	178	3,396
전익면	522 (265)	1,598	28	193	127	2,733
전동면	637 (404)	1,182	9	64	44	2,340
소정면	212 (105)	646	11	101	59	1,134
한솔동	618 (389)	982	196	2,049	1,194	5,428
새롬동	— (—)	720	343	1,733	1,484	4,280
도담동	965 (596)	1,826	459	2,752	2,016	8,614
아름동	459 (295)	919	355	2,591	1,665	6,284
종촌동	708 (448)	1,521	492	2,733	2,422	8,324
고운동	590 (383)	1,171	546	2,645	2,123	7,458
보람동	411 (272)	857	401	2,254	1,937	6,132
합계	10,139 (5,654)	26,454	3,394	20,538	15,525	81,704

자료 : 세종특별자치시 홈페이지, 2017.11.



〈그림 6-43〉 세종시 교통약자 거주현황

나. 교통약자 주요 이동경로 및 거점지역 결정

- 교통약자들의 목적별 분석결과를 토대로 교통약자들의 주요 이용시설물은 살펴보면 유치원, 학교, 복지시설 등으로 나타났다.
- 세종시의 허브역 및 거점지역은 우선 동지역을 거점지역으로 선정하였으며, 거점지역을 중심으로 교통약자 분포가 많고 대중교통이용객이 많은 2개지점을 선정하 운영토록 계획하였다.

〈표 6-42〉 세종시 교통약자 주요 이용시설물 현황 및 권역별 허브역

구분	교통약자수(명)		교통약자 관련시설 개소수(개소)						종합 순위 (①+②)	권역별 허브역
	교통약자	순위	유치원	초등학교	장애인 관련 시설	노인 관련 시설	합계	순위		
조치원읍	14,125	1	4	1	5	3	13	1	1	조치원역
연기면	1,028	17	1	2	1	0	4	11	15	
연동면	1,592	15	1	1	0	2	4	11	13	
부강면	2,569	12	1	1	0	0	2	15	14	
금남면	4,040	9	2	2	0	0	4	11	11	
장군면	2,227	14	1	1	0	0	2	15	16	
연서면	3,396	10	4	4	0	4	12	2	5	
전익면	2,733	11	1	1	2	2	6	8	10	
전동면	2,340	13	1	1	3	5	10	4	9	
소정면	1,134	16	1	0	0	0	1	17	17	세종청사 터미널
한솔동	5,428	7	3	3	0	0	6	8	7	
새롬동	4,280	8	3	0	0	0	3	14	12	
도담동	8,614	2	6	2	0	1	9	5	3	
아름동	6,284	5	1	2	2	0	5	10	7	
종촌동	8,324	3	6	2	3	1	12	2	2	
고운동	7,458	4	6	1	0	0	7	7	4	
보람동	6,132	6	7	0	1	0	8	6	5	



6.4.2 교통약자 거점지역 및 허브역 이동편의시설 설치방안

- 주요 거점지역은 이동·접근·이용에 있어서 장애물 없는(Barrier Free) 구간으로 정비하고, 저상버스를 집중 운행토록 하며, 허브역과 특별교통수단을 연계토록 하여 교통약자들의 이용에 편의를 제공한다.
- 거점지역으로 이어지는 주변 지역에 보행우선구역 지정 등을 통하여 집중적인 보행환경 개선을 추진한다.
- 장애물 없는 생활환경 인증제도를 통하여 거점지역 내·외부에 장애물 없는 생활환경을 조성한다.
- 투자효율성 등을 고려하여 주요 거점지역 및 이동로에 집중투자하고 기타 지역은 수요에 따라 단계적으로 투자를 유도한다.
- 이동편의센터의 콜시스템망 구축 등을 통해 거점지점과 교통약자의 주이용 기관 등을 연계하도록 하여 서비스제공을 강화한다.
- 장래 교통약자 허브역지점에는 교통약자 이동지원요원을 상시 배치하여 교통 편의를 제공하도록 한다.

〈표 6-43〉 교통약자 거점지역 주요 편의시설 설치방안

이용수단		주요 개선전략	대상 교통약자
교통수단	버스	저상버스의 도입	시각, 지체, 청각, 고령자, 임산부, 어린이
	특별교통수단	특별교통수단 도입(운행대수 증설)	시각, 지체, 청각, 고령자, 임산부
여객시설	여객터미널	교통수단과 연계를 통한 이용상의 문제점 개선	시각, 지체, 청각, 고령자, 임산부, 어린이
		수화 시스템 구축	청각
		환승 교통정보제공	시각, 지체, 청각, 고령자, 임산부, 어린이
	버스정류장	교통수단 및 여객시설에 관한 교통정보제공	시각, 지체, 청각, 고령자, 임산부, 어린이
		안내시설 및 쉼터등의 개선 등	시각, 지체, 청각, 고령자, 임산부, 어린이
보행관련	보도	교통수단 및 여객시설 주변 보도의 개선	시각, 지체, 청각, 고령자, 임산부, 어린이
		횡단보도 내 음향신호기 설치	시각, 고령자, 어린이
		횡단보도 내 보행시간 잔여시간표시기 설치	청각, 고령자, 어린이
		보도용 방호울타리(가드웬스, 볼라드)의 설치	시각, 지체, 청각, 고령자, 임산부, 어린이
		보도의 불법 적재장애물에 대한 규제 및 벌칙제도 강화 등	시각, 지체, 청각, 고령자, 임산부, 어린이

6.5 장애물 없는(Barrier Free) 생활환경 인증제 활용방안

6.5.1 장애물 없는 생활환경 인증제도 활용방안

가. 개요

1) 정의

- 편의시설·이동편의시설의 설치·관리 여부를 공신력 있는 기관이 평가하여 인증하는 제도
- “장애물 없는 생활환경(Barrier Free)” 이라 함은 어린이·노인·장애인·임산부 뿐만 아니라 일시적 장애인 등이 개별시설물·지역을 접근·이용·이동함에 있어 불편을 느끼지 않도록 계획·설계·시공되는 것을 말한다.
- “지역” 이라 함은 행정구역으로 구분되는 읍·면·동 또는 각종 개별법에 따라 새로이 조성되는 10만㎡ 이상의 사업 지역 등으로 「교통약자의 이동편의 증진법(이하 “교통약자법” 이라 한다)」에서 정하는 지역을 말한다.
- “개별시설” 이라 함은 다음 각 목의 시설을 말한다.
 - － 교통약자법에 따른 도로, 교통수단 및 여객시설
 - － 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진보장에 관한 법률(이하 “편의증진법” 이라 한다)」에 따른 공원, 공공건물 및 공중이용시설과 공동주택
- “주무기관” 이라 함은 장애물 없는 생활환경(Barrier Free)인증제도(이하 “인증제도” 라 한다)의 운영을 총괄하는 국토해양부와 보건복지부를 말한다.
- “인증기관” 이라 함은 제10조에 따른 업무를 수행하는 기관을 말한다.
- “인증” 이라 함은 어린이·노인·장애인·임산부 뿐만 아니라 일시적 장애인 등이 도시·구역·개별시설물에 접근·이용함에 있어 불편이 없는 생활환경을 증명하는 과정을 말한다.

2) 법적근거

- 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진보장에 관한 법률」
- 「교통약자의 이동편의증진법」(2017. 03. 30) 제17조의2제1항에서 위임된 「장애물 없는 생활환경인증에 관한 규칙(2015. 08. 03)」
- 장애물 없는 생활환경(Barrier Free) 인증제도 시행지침 개정(2013. 12. 24)



3) 인증대상

- 지역인증 : 택지개발지역, 도시개발지역 등
- 개별시설 인증 : 건축물(공공건물, 공중이용시설, 공동주택), 공원, 도로 여객시설, 건축물, 교통수단
- 그 밖에 인증제도위원회가 필요하다고 인정한 경우

4) 인증 신청자

- 소유자, 건축주, 시공사 또는 관리자

5) 인증 종류 및 신청시기

- 지역인증 : 지방자치단체장, 개발사업 시행자
- 개별시설인증 : 소유자, 건축주, 시공사 또는 관리자
- 장애물 없는 생활환경 인증에 관한 규칙」(이하 “규칙” 이라 한다) 제6조제2항에 따라 인증을 신청하고자 하는 자는 대상별로 다음 시기에 신청하여야 한다.
 - 시설물 : 시설물 공사가 끝난 후(준공검사, 사용승인 등 관련법에 따른 공사 완료 또는 교통수단 완공 시점)
 - 지역 : 지역조성이 끝난 후

6) 인증등급

〈표 6-44〉 장애물 없는(Barrier Free) 생활환경 인증등급

등 급	평가점수	비고
최우수등급	만점의 90%이상	해당항목 중 한 항목이라도 편의 증진법의 최소 설치기준을 만족 하지 못한 경우에는 인증등급을 정하지 아니한다.
우수등급	만점의 80%이상 90%미만	
일반등급	만점의 70%이상 80%미만인 경우	

7) 인증유효기간

- 본인증 : 5년
- 예비인증 : 본인증서 교부전

나. 장애물 없는 생활환경(Barrier Free) 인증 사례

1) 파주시(교남시냇가)

- 사업지 위치 : 경기도 파주시 적성면 어유지리 241
- 신청기관 : 사회복지법인 교남재단 (인증취득일 : 2012년 8월)



〈그림 6-44〉 교남시냇가 인증사례

2) 인천광역시(장애인보호작업장)

- 사업지 위치 : 인천광역시 중구 신흥동3가 30-17번지
- 신청기관 : 인천광역시 중구청(인증취득일 : 2012년 8월)



〈그림 6-45〉 인천광역시 중구 신흥동3가 인증사례



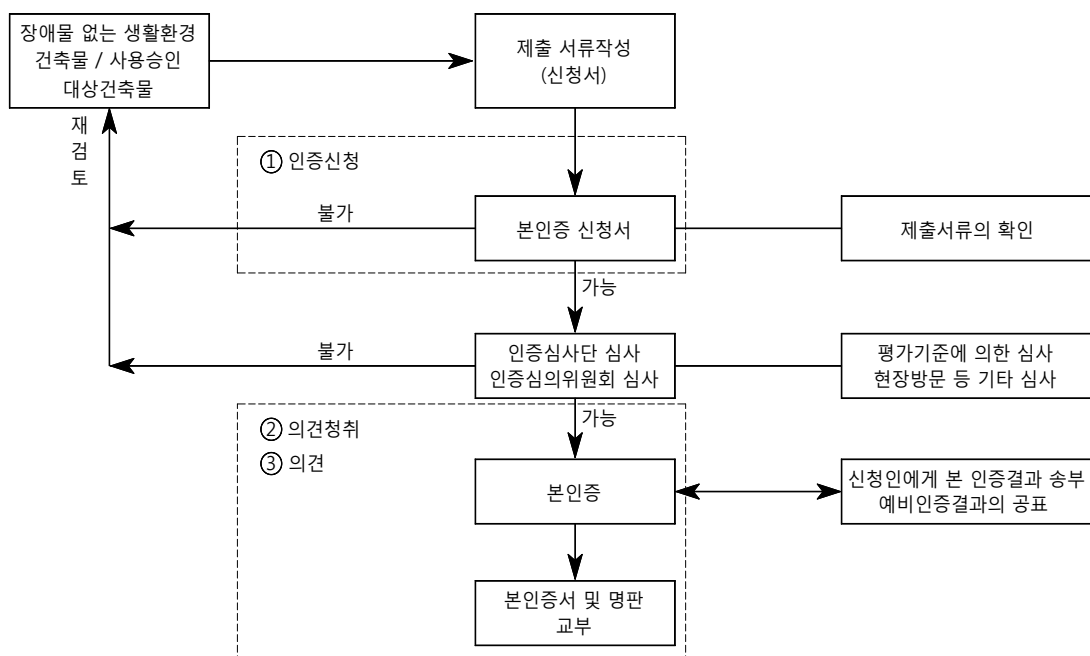
다. 인증 신청방법 및 절차

- 예비인증은 실시설계 신청시, 본인증은 준공단계에 인증을 신청한다.

〈표 6-45〉 장애물 없는 생활환경 인증 신청 방법

구분	실시설계 신청시	준공단계	유지관리 단계
본 인증부터 실시하는 경우	—	<div>인증 신청</div> <div>↓</div> <div>인증 심사</div> <div>↓</div> <div>인증 수여</div>	<div>인증 연장 신청</div> <div>↓</div> <div>인증 심사</div> <div>↓</div> <div>1차 인증 연장</div> <div>↓</div> <div>2차 인증 연장</div> <div>↓</div> <div>·</div> <div>·</div> <div>·</div>
예비인증부터 실시하는 경우	<div>예비인증 신청</div> <div>↓</div> <div>예비인증 심사</div> <div>↓</div> <div>예비인증 수여</div>	<div>본 인증 신청</div> <div>↓</div> <div>인증 심사</div> <div>↓</div> <div>인증 수여</div>	<div>1차 인증 연장</div> <div>↓</div> <div>2차 인증 연장</div> <div>↓</div> <div>·</div> <div>·</div> <div>·</div>
비고	<ul style="list-style-type: none"> 분양광고등에 활용 사용승인까지 유효 	<ul style="list-style-type: none"> 인증서 교부, 인증현판 부착 (5년간 유효) 	<ul style="list-style-type: none"> 1차(5년), 2차(5년) 연장가능

- 장애물 없는 생활환경 인증제도 심사절차는 다음과 같다.



〈그림 6-46〉 장애물 없는 생활환경 인증제도 심사절차

라. 세종시 인증제도 도입방안

- 장애물 없는 생활환경 인증제도가 2007년 3월말로 보건복지부와 공동으로 시행 하고 있고 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진보장에 관한 법률」, 「장애물 없는 생활환경 인증에 관한 규칙」, 「장애물 없는 생활 환경 인증제도 시행지침」에 의하여 시행되고 있으나, 현재까지 세종시의 경우 인증발급이 된 곳은 미미한 실정이다.
- 교통약자 이동편의증진계획 수립시 개선할 도로나 건축물의 경우 노인·장애인 등이 접근 또는 이용 시, 이동함에 있어 불편을 느끼지 않도록 계획·설계·시공 하도록 인증제도에 부합하도록 계획한다.
 - ① 재개발, 재건축 사업지구
 - ② 복지관, 주민자치센터, 도서관, 경찰서, 공원, 체육관 등 공공시설
 - ③ 대규모 택지개발사업, 택지개발사업내 교통영향분석·개선대책 대상 건축물
 - ⑤ 세종시 관내버스 및 시외버스터미널, 도시철도역사
 - ⑥ 보행환경우수지구

마. 세종시 인증제도 활용방안

- 인증 시행시 전반적인 효과는 도시개발 구상이나 건축물 설계단계부터 장애인 이나 고령자가 이동하거나 접근하는 데 있어 불편을 없애고 보행환경도 대폭 개선될 수 있다.
- 도시나 건축물의 유지·관리 단계에서도 각종 이동편의시설이 최상의 상태로 유지 될 수 있게 되어 선진국 수준의 장애물 없는 생활환경을 갖추게 될 수 있다.
- 인증 신청자의 효과로는 인증받은 시설물의 설치자나 대상 시설물과 관련있는 인 쇄물, 광고물 등에 인증내용 명시가 가능하여 홍보효과가 극대화 되며 인증을 받 은 사업자에 대해서는 각종 인센티브가 부여가 가능하다
- 장애물 없는 생활환경인증제도 도입에 따른 주요 인센티브는 다음과 같다.
 - ① 교통영향분석·개선대책 수립시 안전 및 교통약자 관련 검토의 생략
 - ② 지속가능한 도시대상 및 살기 좋은 도시 선정시 점수 부여
 - ③ 건축물 분양가격 산정시 등 각종 공사비용 추가 인정
 - ④ 기타 관련 정책이나 사업 시행시 혜택의 부여
- 장애물 없는 생활환경인증제도는 의무가 아닌 권장 사항으로 점차 「세종시 교통약자 이동편의 증진법 조례」 개정 및 홍보를 통하여 점차적으로 도입하는 방안이 필요하다.



6.6 저상버스 확충방안

- 교통약자의 이동상의 어려움을 덜어주고 원활한 사회참여를 위한 이동편의 제공 차원에서 저상버스 도입방안을 검토한다.

6.6.1 저상버스의 개념 및 구조

- 저상버스는 구동계통과 차량바닥 설계 등 차량구조의 변경으로 차량바닥의 높이가 약 16cm~19cm로 승강구의 계단을 없애고, 차량에 전동슬로프를 장착하여 휠체어 사용자가 이동 가능케 함은 물론 고령자, 임산부 등 교통약자가 이용하기 편리한 구조를 가진 버스이다.

〈표 6-46〉 버스 종류별 구조 비교

구 분		차량 탑승방법	저상면(cm)	장애인탑승방법
일반버스		버스승강장에서 2단계 오른 후 탑승	25.0 (25.5)	—
저상 버스	준저상버스 (One Step Bus)	버스 승강장에서 1단계 오른 후 탑승	25.0 (22.5)	—
	초저상버스 (Non Step Bus)	버스 승강장에서 바로 탑승	19.0 (16.0)	장애인 슬로프 이용

주 : 준저상버스 및 저상버스는 대우차량 기준이며, ()안은 현대차량 기준임



〈그림 6-47〉 세종시 저상버스

6.6.2 저상버스 도입의 문제점 및 개선방안

가. 저상버스 도입현황

- 2014년말 기준 전국 저상버스 도입현황을 살펴보면, 지역간 재정자립도 및 실행 의지에 따라 편차가 크며, 도입실적도 평균 18.7%로서 미비하다.

〈표 6-47〉 저상버스 도입 현황

구분	계	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
시내 대수	32,552	7,534	2,511	1,658	2,312	930	965	670	9,793	567	540	758	850	680	1,088	1,529	167
저상 대수	6,076	2,496	399	281	280	126	183	90	1,255	170	106	55	106	51	60	377	9
보급률 (%)	18.7	33.1	15.9	16.9	12.1	13.5	19.0	13.4	12.8	30.0	19.6	7.3	12.5	7.5	5.5	24.7	5.4

자료 : 국토교통부 내부자료(2014년 기준)

나. 문제점

- 현재의 저상버스 도입사업의 경우 정부와 지자체의 50:50 매칭펀드에 의한 것으로, 지자체에서 사업진행을 위해 일정한 재원을 마련하여야 하는 부담이 있어, 재정자립도가 낮거나 도입의지가 낮은 경우 집행실적 부진한 실정이다.
- 이로 인해 지역간의 도입 대수 편차가 크게 나타나며, 장애인의 이동에도 지역간의 편차가 나타나게 되었다.
- 또한, 정부와 지자체에 의해 일반버스와의 차액만큼의 국고보조가 이루어지고 있지만 여전히 높은 차량가격이 저상버스 확대도입의 걸림돌이 되고 있으며, 도로 및 정류장 정비등의 인프라 구축사업진행이 미비하여 출발지에서 목적지까지 이동상의 연속적 접근성이 보장되지 않고 있다.

다. 개선방안

- 이동상의 연속적 접근성 보장을 위하여 인프라 구축을 단계별로 시행토록 한다.
 - 보도정비 및 접근성 개선으로 정류소까지의 이동을 원활하게 하고, 버스정류소의 접근성을 높이기 위해 정류소의 높이를 일정하게 하고, 노점상, 가로수 등이 휠체어 사용자의 승하차를 방해하지 않도록 단계별 정비토록 한다.



6.6.3 세종시 저상버스 도입방안

가. 저상버스 도입현황

- 세종시에 저상버스 버스업체는 2개 업체로 일반버스가 171대 운영중에 있으며, 이 중 저상버스는 40대로 4개 노선에 배치되어 운행되고 있다.
- 세종시의 저상버스 확보율은 관내 운행중인 저상버스 운행대수는 40대로 일반버스의 20.0%가 운영중에 있다.

나. 저상버스

1) 저상버스 도입계획

- 세종시의 저상버스 추가 도입을 위해 관련 법규 및 상위계획을 검토한 결과, 저상버스 확충 계획은 『교통약자의 이동편의증진법 시행령 제14조』(2016.08.11개정) 및 상위계획인 『제3차 교통약자 이동편의증진계획(2012~2016)』, 2016.12, 국토교통부』 상에 규정되어 있으며, 구체적 내용은 다음과 같다.

〈표 6-48〉 교통약자의 이동편의증진법 시행령 제14조

제14조(저상버스 등의 운행 대수) 법 제14조제2항에서 "대통령령이 정하는 일정 대수"라 함은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 대수를 말한다.
1. 특별시와 광역시 : 운행하고자 하는 버스 대수의 2분의 1
2. 시와 군 : 운행하고자 하는 버스 대수의 3분의 1

〈표 6-49〉 저상버스 확충 계획(제3차 교통약자 이동편의증진계획(2016.12))

구 분	현재보급률 (2016년)	목표연도 보급률 (2021년)	비고
전국	19.0%	42.0%	· 2016년 말 - 시내 33,882대, 저상 6,442대 · 2021년 말 - 시내 36,037대, 저상 15,178대

자료 : 『제3차 교통약자 이동편의증진계획(2017~2021)』, 2016.12, 국토교통부

- 관련 법규와 상위계획을 검토한 결과, 『교통약자의 이동편의증진법 시행령 제14조』(2016.08.11개정)에서는 운행대수의 1/3을 설치토록 규정되어 있으며, 『제3차 교통약자 이동편의증진계획(2017~2021)』, 2016.12, 국토교통부』에서 전국은 시내버스 운행대수의 42.0%를 확보토록 제시되어 있는 바, 본 계획에서는 세종시의 운수업체 및 재정상태를 고려하여 시내버스 운행대수의 42.1%(72대)를 저상버스로 확충토록 계획하였다.
- 따라서, 기 확보되어 있는 저상버스 40대에 32대를 추가 도입하여 총 72대를 확보토록 계획하였다.

〈표 6-50〉 세종시 저상버스 도입 연차별 계획

(단위 : 대수)

구 분		총계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	비 고
저상버스	저상버스확충	32	5	10	5	5	7	—
	누적대수	40	45	55	60	65	72	—
	보급률(%)	23.4	26.3	32.2	35.1	38.0	42.1	—

- 세종시 저상버스 연차별 도입계획에 따라 2021년 기준 총 21대에 대한 사업비 분담계획은 총 사업비 4,200백만원 중 국비 1,050백만원, 도비 315백만원, 시비 735.0백만원으로 세종시에서는 735.0백만원의 예산을 확보하여야 한다.

〈표 6-51〉 세종시 저상버스 연차별 도입계획에 따른 재정지원

(단위: 백만원)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	합계
도입대수	0	2	3	5	11	21
국비(25%)	0.0	100.0	150.0	250.0	550.0	1,050.0
도비(7.5%)	0.0	30.0	45.0	75.0	165.0	315.0
시비(17.5%)	0.0	70.0	105.0	175.0	385.0	735.0
민간(50%)	0.0	200.0	300.0	500.0	1,100.0	2,100.0
계(100%)	0.0	400.0	600.0	1,000.0	2,200.0	4,200.0

주 : 차량 1대당 가격은 20백만원 적용 하였음.



2) 중형 저상버스 도입계획

- 세종시의 중형저상버스 추가 도입을 위해 관련 법규 및 상위계획을 검토한 결과, 중형저상버스 확충 계획은 상위계획인 『제3차 교통약자 이동편의증진계획(2012~2016)』, 2016.12, 국토교통부』 상에 제시되어 있으며, 구체적인 내용은 다음과 같다.

〈표 6-52〉 중형저상버스 확충 계획(제3차 교통약자 이동편의증진계획(2016.12))

(단위: 대)

구 분	전체 운행대수	중형 저상버스 도입대수					
		2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	총계
마을버스	4,174	—	—	220	220	220	660

자료 : 『제3차 교통약자 이동편의증진계획(2017~2021)』, 2016.12, 국토교통부』

- 관련 법규와 상위계획을 검토한 결과, 『제3차 교통약자 이동편의증진계획(2017~2021)』, 2016.12, 국토교통부』에서 마을버스 운행대수의 20.0%를 확보토록 제시되어 있는 바, 본 계획에서는 세종시의 마을버스 운수업체 및 재정상태를 고려하여 마을버스 운행대수 5대의 20%(1대)를 중형저상버스로 확충토록 계획하였다.

〈표 6-53〉 세종시 저상버스 도입 연차별 계획

(단위 : 대수)

구 분		총계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	비 고
중형 저상버스	중형저상버스확충	1	0	0	0	0	1	—
	누적대수	1	0	0	0	0	1	—
	보급률(%)	16%	0%	0%	5%	9%	16%	—

- 세종시 저상버스 연차별 도입계획에 따라 2021년 기준 총 1대에 대한 사업비 분담계획은 총 사업비 110백만원 중 국비 27.5백만원, 시비 27.5백만원으로 세종시에서는 27.5백만원의 예산을 확보하여야 한다.

〈표 6-54〉 세종시 중형 저상버스 연차별 도입계획에 따른 재정지원

(단위: 백만원)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	합계
도입대수	0	0	0	0	1	1
국비(25%)	0.0	0.0	0.0	0.0	27.5	27.5
시비(25%)	0.0	0.0	0.0	0.0	27.5	27.5
민간(50%)	0.0	0.0	0.0	0.0	55.0	55.0
계(100%)	0.0	0.0	0.0	0.0	110.0	110.0

주 : 차량 1대당 가격은 110백만원 적용하였음.

6.6.4 저상버스 노선추가

가. 저상버스 추가노선 선정개요

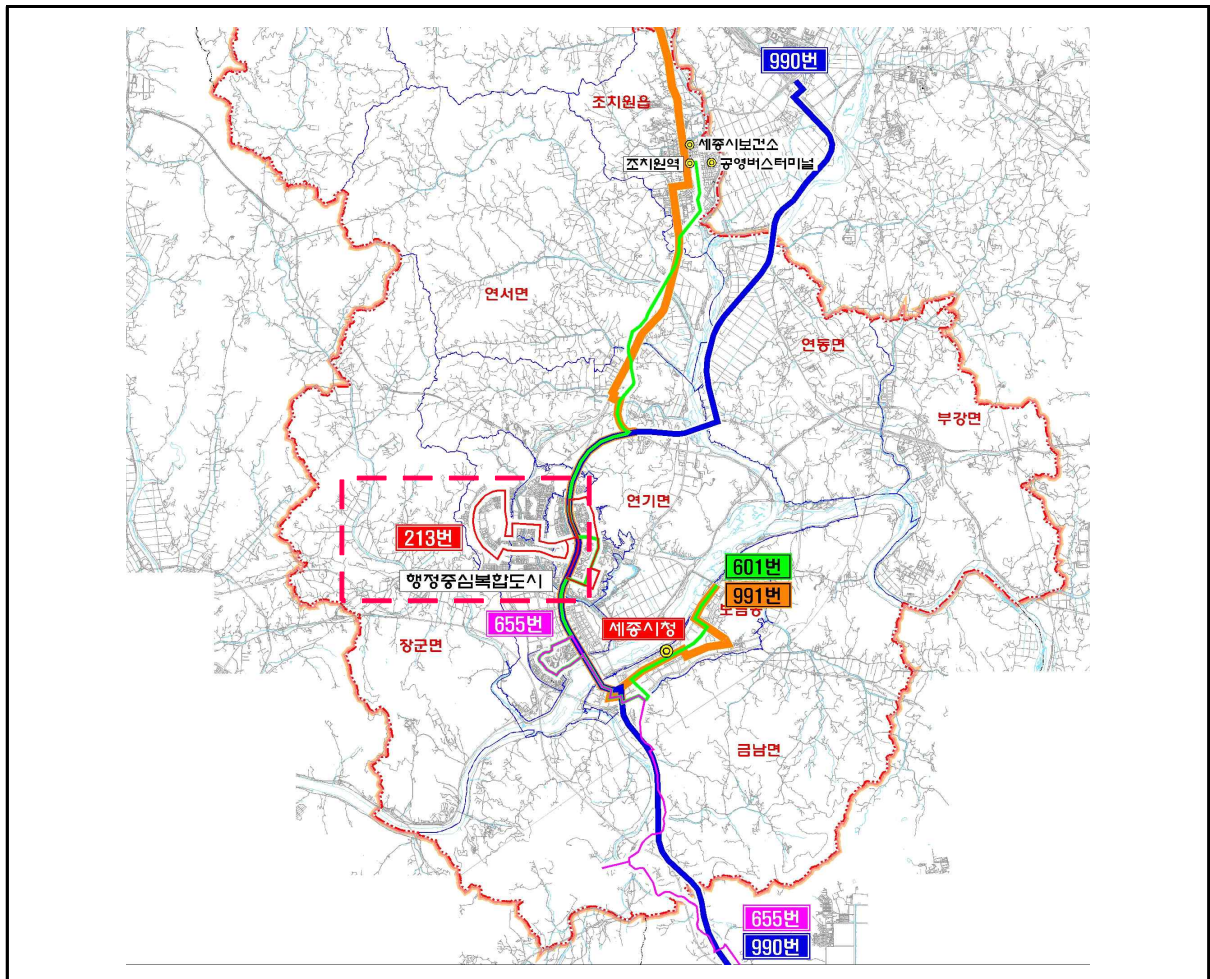
- 현재 저상버스 운행노선은 4개노선에 40대 버스가 투입되어 운영중에 있다.
- 저상버스 노선검토를 위하여 세종시에 위치한 교통약자 관련 시설물 위치와 저상버스 미운행권역을 검토하여 저상버스를 운행노선을 선정하였다.

나. 저상버스 추가노선 선정결과

- 저상버스 추가노선 선정 결과 신도심의 동서축을 연결하는 버스노선인 213번을 추가로 선정하였다.

〈표 6-55〉 저상버스 추가노선 검토

노선번호	기점	종점	운행횟수	배차간격	비고
213	공정거래위원회	공정거래위원회	51회	20분	추가 투입 노선
990	반석역	오송역	128회	10분	
991	세종국책 연구단지	대곡리	22회	30~50분	현재 투입 노선
655	충남대	대곡리	35회	30분	
601	세종국책 연구단지	조치원역	81회	10~15분	



〈그림 6-48〉 저상버스 추가제안 노선



6.7 특별교통수단 및 이동지원센터 운영방안

6.7.1 세종시 특별교통수단 확충방안

가. 특별교통수단(Special Transport Service)

1) 기본방향

- 「교통약자의 이동편의증진법 시행규칙 제5조」에서는 장애인복지법 제32조에 따라 등록한 제1급 및 제2급 장애인 200명당 1대를 특별교통수단으로 확보토록 규정되어 있다.
- 「세종특별자치시 교통약자의 이동편의증진에 관한 조례 제5조」에서는 사고·질병 등으로 인한 일시적 장애 및 혼자서 외출과 이동이 곤란하여 특별교통수단이 필요하다고 시장이 인정하는 사람등으로 이용자를 광범위하게 제시하고 있다.
- 세종시 특별교통수단 확충방안은 리프트 장착 차량의 효율성을 극대화 하기 위해서 「세종특별자치시 교통약자의 이동편의증진에 관한 조례 제5조」에서 제시한 이용대상자 재선정을 검토 후 「교통약자의 이동편의증진법 시행규칙 제5조」(2014.08.07 개정)에 의거하여 계획을 수립하였다.

〈표 6-56〉 교통약자의 이동편의증진법 시행규칙 제5조(2014.08.07)

제5조(특별교통수단의 운행 대수) ① 법 제16조제1항에서 "국토해양부령이 정하는 일정대수"란 「장애인복지법」 제32조에 따라 등록한 제1급 및 제2급 장애인 200명당 1대를 말한다.

② 제1항에도 불구하고 해당 지방자치단체의 조례로 「장애인복지법」 제32조에 따라 등록한 제1급 및 제2급 장애인 중 특정 종류의 장애인에 대해 특별교통수단 외의 방법으로 이동편의를 제공하고 있는 경우에는 해당 장애인수를 특별교통수단 운행 대수 산정대상에서 제외할 수 있다.

〈표 6-57〉 세종특별자치시 교통약자의 이동편의증진에 관한 조례(2013.06.10)

제5조(특별교통수단 이용대상자) 「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」 제6조제1항제3호에서 "지방자치단체의 조례로 정하는 사람" 이란 다음 각 호와 같다.

1. 사고·질병 등으로 인한 일시적 장애 및 혼자서 외출과 이동이 곤란하여 특별교통수단이 필요하다고 시장이 인정하는 사람
2. 임신부로서 대중교통수단의 이용이 어려운 사람

2) 특별교통수단 확충방안

(1) 특별교통수단 이용자대상자 재선정

- 세종시 특별교통수단 확충방안은 리프트 장착 차량의 효율성을 극대화 하기 위해 「세종특별자치시 교통약자의 이동편의증진에 관한 조례 제5조」에서 제시한 이용대상자를 다음과 같이 제시하였다.

〈표 6-58〉 세종특별자치시 교통약자의 이동편의증진에 관한 조례 개정(안)

제5조(특별교통수단 이용대상자) 「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」 제6조제1항제3호에서 “지방자치단체의 조례로 정하는 사람” 이란 다음 각 호와 같다.
1. 「장애인복지법 시행규칙」 제2조제1항에 따른 1급 또는 2급 장애인으로서 대중교통 이용이 어려운 사람
2. 일시적으로 휠체어를 이용하는 사람으로 대중교통의 이용이 어려운 사람

(2) 특별교통수단 확충 방안

- 「교통약자의 이동편의증진법 시행규칙 제5조, 2014.08.07.」 및 「세종특별자치시 교통약자의 이동편의증진에 관한 조례 제5조」 개정(안)에 따라 특별교통수단 도입대수를 산정하였다.
- 2017년 현재의 1급과 2급 장애인수는 2,168명에서 2021년 3,083명으로 증가할 것으로 예측되어 특별교통수단 대수를 확보하기 위해 2021년 예측인구를 기준으로 특별교통수단 확충계획을 수립하였다.

〈표 6-59〉 세종시 장애인(1급 및 2급)현황

(단위 : 인)

구분	1급	2급	합계
2017년	785	1,383	2,168
2021년	1,116	1,967	3,083

자료 : 세종시 통계연보 및 내부자료, 2017.10

- 따라서 법정대수를 충족하고 이용자수를 고려하여 세종시는 총 16대(3,083인×1대/200인)의 특별교통수단을 확보하도록 계획을 수립하였다.

〈표 6-60〉 연차별 특별교통수단 확충방안

(단위 : 대)

구분	계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
도입대수(대)	12	0	2	1	1	0
누적대수(대)	12	12	14	15	16	16
보급률(%)	109.1	109.1	127.3	136.4	145.5	145.5



6.7.2 이동지원센터 운영 개선방안

가. 세종시 이동지원센터 운영현황

1) 이동지원센터 운영현황

- 세종특별자치시 관내에 운영중인 특별교통수단은 (사)세종특별자치시 지체장애인협회에서 12대를 위탁운영중에 있으며, 세종특별자치시에서 직접 운영하는 특별교통수단은 없는 것으로 조사되었다.

〈표 6-61〉 세종시 특별교통수단 현황

구 분	(사)세종특별자치시 지체장애인협회
운영방식	위탁운영
차량 소유주	세종특별자치시
차량 보유대수	12대(리프트 1대, 슬로프 11대)
운행시간	연중무휴 06:00~24:00
이용대상	1급~3급 장애인, 65세이상 고령자, 임산부, 사고, 질병 등으로 일시적으로 특별교통수단이 필요한 사람
이용방식	전화 예약(1일~일주일전)
요금	관내 : 3Km 이하 기본이용료 1,000원, 추가 1km 당 200원
일평균 이용실적	10~20명/일
리프트 장착여부	장착



〈그림 6-49〉 특별교통수단 현황

나. 세종시 특별교통수단 운영 문제점

1) 특별교통수단 이용자 분석

- 2016년에서 2017년 4월까지 총 19,895명이 특별교통수단을 이용하였으며, 2016년 대비 2017년 지체장애인 및 뇌병변 장애인의 증가율이 각각 40.5%, 53.3%로 높게 나타났다.
- 특별교통수단 이용자의 98.9%가 장애인으로 유공자, 노약자, 임산부는 미미한 것으로 분석되었다.

구 분	총이용자수 (2016~2017년 4월)	비율(%)		월평균 이용자수		
				2016년	2017년	증가율 (%)
지체	5,525	27.8	98.9	314	441	40.5%
뇌병변	3,534	17.8		195	299	53.3%
신장	6,313	31.7		401	375	-6.5%
지적	3,147	15.8		194	206	6.2%
시각	839	4.2		54	47	-13.0%
기타(4~6급)	316	1.6		15	33	120.0%
유공자	100	0.5		7	5	-28.6%
노약자	120	0.6		5	14	180.0%
임산부	1	0.0		0	0	0.0%
합계	19,895	100		1,185	1,420	19.8%

2) 특별교통수단 운영 문제점 분석

- 각 단체별 특별교통수단 독립적 운영으로 문제점은 다음과 같다.

〈표 6-62〉 세종시 특별교통수단 운영의 문제점

구 분	내 용
문제점 분석	<ul style="list-style-type: none"> ·예약 콜 이용이 불편 <ul style="list-style-type: none"> - 전화 예약 시 운영기관의 장시간 통화 중으로 예약 불가능 - 특정 시간대 예약을 요구할 때 사전 예약된 경우에 예약 불가 - 이용 빈도가 높은 이용자들로 인하여 다수의 장애자 수혜 감소 및 민원 발생 ·체계적 관리 어려움 <ul style="list-style-type: none"> - 전화예약시 콜인원 부족 및 전산화 미피로 관리가 어려움 ·기타 불편 사항 <ul style="list-style-type: none"> - 운전원의 친절도가 낮음. ·이용시설의 홍보부족으로 이용이 어려움 ·체계적인 운영을 위해서 이동지원센터 운영 방안 검토 필요



다. 타지자체 이동지원센터 운영사례 검토

1) 운행대수 및 운행요금 검토

- 타지자체 이동지원센터 중 수원시가 가장 많은 운행대수(58대)로 운행중이다.
- 운행요금은 1,000~1500원을 적용하고 있으며, 관외는 km당 100원을 일반적으로 적용하고 있다.

〈표 6-63〉 이동지원센터 운행대수 및 운행요금

구 분	의정부시	수원시	시흥시	고양시
운행대수	22대	58대	16대	50대
설립비용	약 5억원	약 2억 5천만원	약 4억 6천	약 4억원
초기운행대수	6대	42대	3대	8대
콜상담원명수	4명	5명	4명	3명
이용요금	10km이내 : 1,000원 10km초과 : 100원/km	기본요금 : 1,250원 기본요금 초과 : 일반택시 요금의 30%	기본요금 : 1,200원/10km 10km초과 : 100원/5km 시내최고 : 3000원	관내: 1,500원 관외: 100원/km

2) 운영시기 및 운영주체 검토

- 이동지원센터를 운영하는 지자체중 공공기관에 위탁하여 운영하는 지자체가 총 22개소로 가장 많은 것으로 조사되었다.

〈표 6-64〉 타 지자체 이동지원센터 운영시기 및 운영주체

구 분	지자체	운영시기	운영주체	구 분	지자체	운영시기	운영주체
1	수원	2010년	시설관리공단	16	포천	2012년	시설관리공단
2	고양	2010년	도시관리공사	17	의왕	2015년	도시공사
3	시흥	2010년	시설관리공단	18	파주	2013년	시설관리공단
4	부천	2013년	시설관리공단	19	연천	2014년	시설관리공단
5	안산	2011년	도시공사	20	여주	2016년	도시관리공단
6	안양	2011년	시설관리공단	21	안성	2017년	시설관리공단
7	용인	2011년	도시공사	22	양주	2005년	시설관리공단
8	의정부	2009년	시설관리공단	23	성남	2006년	성남시내버스
9	평택	2011년	도시공사	24	동두천	2009년	모범운전자회
10	오산	2012년	시설관리공단	25	하남	2011년	장애인연합
11	화성	2013년	도시공사	26	양평	2014년	지체장애인협회
12	군포	2013년	시설관리공단	27	과천	2016년	지체장애인협회
13	김포	2013년	도시관리공사	28	광명	2011년	사회복지협의회
14	광주	2015년	도시관리공사	29	남양주	2015년	서부희망케어
15	이천	2014년	시설관리공단	-	-	-	-

3) 이동지원센터 주체 이관 사례

(1) 이동지원센터 주체 이관

- 전주시는 이동지원센터를 곰두리봉사대(민간운영, 2001~2015년)에서 전주시설관리공단으로 이관 운영중에 있다.
- 운영기관을 공공기관 이관으로 인한 이용자들의 이용만족도를 향상을 위해 체계적으로 이동지원센터를 운영한다.
- 2018년 이동지원센터 이관 예정 지자체는 대전시로 운전사 119명 전원을 고용승계 기존 운영단체와 마찰을 최소화하였다.

〈표 6-65〉 이동지원센터 운행대수 및 운행요금

구 분	민간위탁(2009~2013년)	공공기관위탁(2015~2017년)
운행대수	22대	58대
설립비용	약 5억원	약 2억 5천만원
초기운행대수	6대	42대
콜상담원명수	4명	5명
이용요금	·10km이내 : 1,000원 ·10km초과 : 100원/km	·기본요금 : 1,250원 ·기본요금 초과 : 일반택시 요금의 30%

(2) 이동지원센터 공공기관 운영에 따른 변화

- 정기적인 차량정비 및 안전점검의 날 운영 (안전성 향상)
- 체계적인 고객관계 관리로 서비스 질 개선 (이용자 만족도 향상)
 - 이지콜 자체 이용고객 만족도 조사 실시
 - 이지콜 소통공감 현장체험단 운영
 - 친절·안전마인드 제고를 위한 직무교육 실시
- 교통약자를 위한 다양하고 지속적인 행사 지원(공공성 향상)
 - 중증장애인 나들이 지원 및 어린이 날, 수능시험일 등 특정일에 교통약자를 위한 무료운행을 실시하여 교통약자 편익을 도모하고 지역과 함께하는 수요자 중심의 이동지원센터 실현
- 자체 점검시스템 강화 (투명성 제고)
 - 정기적인 점검 및 수시확인을 통하여 이지콜 부정이용자 차단 및 유류비 및 정비 지급예산의 투명성을 제고함
- 셔틀버스(교통약자용 이용버스) 실시간 도착정보 알림서비스 제공 (스타트 방식 도입으로 첨단화)
 - 셔틀버스내 LTE 통신 단말기 장착 협의
 - 스마트폰 어플(전주 버스 앱) 연계 및 언론홍보

**라. 이동지원센터 운영 주체 선정에 대한 검토**

- 운영주체 검토시 AHP(계층분석) 기법을 활용하여 1단계, 2단계로 구분하여 검토하였다.

1) 1단계 검토 : 직영 대 위탁운영 평가 검토

- 교통약자 이동지원센터 시설을 직영으로 운영할 것인지 위탁하여 운영할 것인지를 결정하기 위해 비용절감, 서비스향상, 운영활성화, 공익성, 전문성향상 등 5가지 항목을 구분하여 대상사업을 평가하고자 한다.
- 검토결과 공익성항목을 제외한 타 항목들에서 위탁운영이 우수한 것으로 나타나 세종시 이동지원센터는 위탁운영이 적절한 것으로 판단된다.

〈표 6-66〉 직영 대 위탁운영 검토

항목		평가내용	평가결과
직영	비용절감	위탁시보다 비용절감효과 없음	2
	서비스향상	위탁시보다 서비스 수준이 떨어짐	2
	운영활성화	행정업무의 과다로 운영활성화에 어려움이 있음	2
	공익성	시에서 직영하므로 공익성 높음	4
	전문성향상	관료적이고 보수적으로 전문성 향상에 어려움이 있을수 있음	2
	—		12
위탁	비용절감	위탁 시 독립기관으로서 비용절감노력이 수반됨	5
	서비스향상	주민들을 위한 서비스 수준이 향상됨	5
	운영활성화	수익성을 제고하기위해 운영활성화가 이루어짐	4
	공익성	공사에서 수행하는 경우 공익성이 유지되나, 민간위탁시 공익성에 상당한 문제가 발생할 가능성 있음	2
	전문성향상	전문성 향상시키는데 적합함	4
	—		20

주 : 평가결과는 가장 바람직함(5점), 바람직함(4점), 바람직하지 않음(3점), 가장바람직하지 않음(2점), 해당없음(1점)으로 환산하여 산정하였음

2) 2단계 검토 : 위탁운영에 따른 공공기관 대 민간단체 운영 평가 검토

- 위탁으로 결정된 이후에는 민간기관에 위탁할 것인지 공공기관에 위탁할 것인지에 10가지 항목에 대해서 평가하였다.
- 검토결과 민간위탁 점수는 30점으로 분석되었으며, 공공기관은 36점으로 분석되어 세종시 이동지원센터는 공공기관 위탁운영이 적절한 것으로 판단된다.
- 민간위탁 및 공공기관 위탁운영 운영검토 세부결과는 다음과 같다.

〈표 6-67〉 공공기관 대 민간단체 운영검토

항목		평가내용	평가결과
민간	비용절감	운영비 절감 노력	4
	서비스향상	주민위주의 서비스 제고 불확실	2
	운영활성화	운영활성화에 대한 노력	2
	전문성향상	전문성 향상 가능	4
	민간수용력	민간에 수탁할 능력 있음	4
	민간경쟁	민간경쟁 가능	4
	민간자원동원능력	시설운영활성화 등을 위한 민간자원에 한계가 있음	2
	공익성	공익성 제고에 바람직하지 않음	2
	공공질서유지	공공질서유지에 바람직하지 않음	2
공공기관	타시의위탁정도	이동지원센터의 경우 다수 사례 있음	4
		-	30
	비용절감	운영비 절감 노력	5
	서비스향상	주민위주의 서비스경영 다소 확산	5
	운영활성화	운영활성화에 대한 노력	4
	전문성향상	전문성 향상 가능	4
	민간수용력	해당없음	1
	민간경쟁	바람직하지 않음	1
	민간자원동원능력	해당없음	1
	공익성	공익성 제고에 바람직함	5
	공공질서유지	공공질서유지 제고에 다소 바람직함	5
	타시의위탁정도	이동지원센터의 경우 사례 있음	5
		-	36

주 : 평가결과는 가장 바람직함(5점), 바람직함(4점), 바람직하지 않음(3점) 가장바람직하지 않음(2점), 해당없음(1점)으로 환산하여 산정하였음

3) 결론

- 공공시설의 사업운영 방식은 공익성 및 책임 운영면에 있어서 민간위탁의 경우 보다 많은 장점이 있는 것이 일반적이다.
- 특히, 사업대상이 교통약자임으로 공익성과 책임운영이라는 변수가 사업목적 실현을 좌우하는 가치로 판단된다.
- 이동지원센터의 운영방식의 종합검토결과, 이동지원센터가 공공시설이라는 점(공익성)과 신뢰성을 높일수 있는 효과, 민원 처리의 용이함, 서비스 질 향상 등 종합적인 검토 결과 세종시의 이동지원센터 운영방식은 공공기관에 위탁하여 운영하는 것이 가장 타당하다고 판단된다.
- 또한, 민간위탁에서 공공기관으로 운영주체 이관시 관련 직종 종사자 고용승계 등 기존 운영단체와의 마찰을 최소화하기 위한 노력이 필요하다.

**마. 세종시 이동지원센터 운영계획(안)**

- 이동지원센터 설립 및 운영에 대한 사례를 바탕으로 운영계획(안)을 다음과 같이 제시하였다.

1) 기능식 조직의 업무설정 방법

- 이동지원센터의 주요기능을 토대로 업무별 세부명세를 정리하면 다음과 같다.

〈표 6-68〉 이동지원센터 기능별 업무별 세부명세

기능	업무		명세
사무직 기능	센터장	업무총괄	① 대외업무 및 민원에 관한 사항 ② 운전원 교육 등에 관한 사항 ③ 교통약자 이동지원센터에 관한 운영 사항
			① 센터내 문서 접수·처리·발송·보관에 관한 사항 ② 센터관리규정의 제정 개정 폐지에 관한 사항
	총무	대외봉호	① 행정 및 대외관계유지에 관한 사항 ② 각종 소송 사무처리 등에 관한 사항 ③ 對교통약자 이동지원센터 홍보에 관한 사항
			① 연간 유류비, 수리비, 세금·보험료 등 유지비용 관리대장 관리 ② 차량관리대장·차량정비대장·차량운행일지·유류대장 등
	콜운영 (인사, 회계)	인력채용	① 센터 규모에 대응되는 소요인원 책정, 모집광고, 서류접수, 면접
		인사관리	① 인사기록표, 인사고과 결과 집계 및 자료보관 ② 상담원 및 운전원의 근태관리에 관한 사항
		복리후생	① 직원의 휴가, 휴직, 복직업무에 관한 사항 ② 의료보험, 연금업무에 관한 사항 ③ 직원의 건강 진단 업무에 관한 사항
		예결산	① 예산편성 운영 및 집행에 관한 사항 ② 결산에 관한 사항
		급여관리	① 호봉조정 및 급여조정업무에 관한 사항 ② 직원의 급여, 상여금, 수당, 퇴직금 계산, 지급업무
상담직 기능	상담진행		① 상담처리 원칙에 의한 상담
	상담관련관리		① 상담데이터베이스와 상담스크립트 작성에 필요한 현장자료 관리 ② 현장 상담내용을 교육훈련에 연계할 수 있도록 자료 관리 ③ 전화응대요령 및 친절교육에 필요한 내용 정리
운전직 기능	차량운행		① 차량 배차에 의한 운행 ② 안전운행·예방정비·일상점검·교통법규준수 등
	차량점검		① 차량의 일상점검 및 정비 ② 이동지원센터 차량 표식 관리 등

2) 이동지원센터 조직 구성(안)

(1) 기본방향

- 구성원들에게 어느 정도 역할과 책임을 할당할 것인지의 분업화 정도
- 구성원들 행위와 작업의 결과를 어느 정도 표준화할 것인지의 표준화 정도
- 구성원들에게 어느 정도 의사결정 권한을 부여할 것인지의 분권화 정도
- 세분화되어 있는 구성원들의 역할과 책임을 통합하여 전체적 목표달성을 위하여 어떻게 유기적으로 연결할 것인지를 결정하는 통합메카니즘

(2) 이동지원센터의 직무분장

- 이동지원센터의 기능별, 업무별 세부명세와 조직설계안의 기본방향을 토대로 동 센터의 직무별 소요인원을 산정하였다.
- 센터 소요인원은 차량운행대수를 기준으로 하였으며, 그 외 추가적으로 필요한 인원은 타 시·군의 운영사례 등을 통해 소요인원을 산정하였다

〈표 6-69〉 이동지원센터의 소요인원 산정(안)

기능	업무	계	직종			
			관리직	운전직		상담직
				고정인원	교대인원	
소요인원	사무직	2	2	—	—	—
	상담직	4	—	—	—	4
	운전직	20	—	16	4	—
계		26	2	16	4	4

주 : 이동지원센터 소요인원 세종시 특별교통수단 법정도입대수인 16대를 기준으로 산정하였음

3) 이동지원센터 세부운영방안(안)

〈표 6-70〉 이동지원센터 세부운영방안(안)

구 분		세부운영방안(안)
운영대수		16대
운영기관		세종도시교통공사
운영시간	사전예약(상담)	평일 : 09~18시, 토·일·공휴일 예약은 평일 근무시간 접수
	차량운행	평일(월~금) : 07~22시, 야간 및 토·일·공휴일 이용은 사전예약자에 한함
이용대상		장애인 1, 2급(대중교통이용 불편한 자)
운행지역		세종시, 천안, 대전, 청주 등
이용방법		이용 2일전 사전예약제, 즉시(콜) 병행 운영(월~금, 배차여유 가능시)



6.8 교통약자를 위한 정보제공 체계구축

- 교통약자 정보수집 체계 구축
 - 교통약자 DB 체계 구축
 - 특별교통수단에 차량단말기 설치로 이동경로 파악
- 맞춤형 교통정보 시스템 마련
 - 여객시설 내 전자문자 안내판, 점자 안내책자 등 편의시설 개선
 - 정류장 안내 단말기 기능개선
 - 저상버스 운행시간표 실시간 제공 : 인터넷, 시내버스 운송 조합, 교통약자 관련 단체 등
 - 교통관리센터 정보제공체계 기능 개선 : 이동지원센터와 정보연계, 홈페이지 등
 - 이동지원센터 : 장애인 교통정보 문자서비스 제공, 콜 시스템 구축
- 교통이용 정보서비스 제공 방안
 - 교통정보의 변화요인에 대한 지속적인 정보 갱신
 - 교통약자이동편의시설의 이용효율 증가를 위해 정보통신을 기반으로 한 교통이용정보 체계의 구축
 - 여객시설의 노선운임운행 및 유도안내에 관한 정보를 제공하기 위해 전자문자 안내판, 점자안내책자, 보청기 등 정보제공시설 확대
 - 교통약자의 편리한 정보이용을 위해 이동편의시설의 안내표지판 및 보행환경의 안내정보 시설 개선 및 확대
 - 버스정류장의 운행노선 안내와 교통약자를 위한 안내방송을 구축 등을 위한 지속적인 정비를 확충하고 휴대 가능한 버스노선 안내자료 비치 및 보급 확대
 - 버스정류장(위치, 명칭, ID)의 관리방안을 마련하여 실시간 버스정보 제공의 기반 조성
- 이동편의시설 운영 서비스 제공방안
 - 대중교통 무임 이용자(장애인, 고령자 등)의 교통약자 무임 교통카드 발급 및 기반 조성
 - 대중교통 출입구(버스, 지하철 등)에 프리 패스 게이트(Free Pass Gate) 및 무임 교통카드를 활용하여 교통약자 출입시 장애요소 제거 및 편의제공
 - 교통약자(고령자, 저 시력자 등)가 주로 이용하는 시설물 출입구 및 횡단보도 등의 주변에 LED형 유도블럭을 설치하여 야간 이용시 시인성 확보

〈표 6-71〉 교통정보 및 운영 서비스방안

제공 매체		주요 내용	비 고
버스	정류장안내 단말기	 <ul style="list-style-type: none"> 정류장도착시간 안내 버스위치정보 	
	승객용안내 단말기	 <ul style="list-style-type: none"> 주요경유지까지의 소요시간 다음정류장 안내 등 	
	운전자안내 단말기	 <ul style="list-style-type: none"> 앞·뒤차간 운행간격 정보 등 	
	SMS	 <ul style="list-style-type: none"> 정류장에서의 원하는 버스노선번호의 도착예정시간 정보 	
	ARS	 <ul style="list-style-type: none"> 정류장에서의 원하는 버스노선번호의 도착예정시간 정보 	
도로전광표지(VMS)		 <ul style="list-style-type: none"> 도로소통정보 돌발상황정보 등 	정보제공 서비스
인터넷		 <ul style="list-style-type: none"> 도로소통/돌발상황정보 실시간버스정보 도로폐쇄 공사정보 등 교통정보의 종합상황 	
휴대전화		 <ul style="list-style-type: none"> 도로교통정보 시내버스정보 	
KIOSK		 <ul style="list-style-type: none"> 도로교통정보 시내버스정보 	
PDA		 <ul style="list-style-type: none"> 도로교통정보 시내버스정보 	
RFID	교통약자 무임 교통카드	 <ul style="list-style-type: none"> 대중교통버스 지하철 이용시 무임 승차 대상에게 교통카드 발급 및 이용 	운 영 서비스
	프리 패스 게이트	 <ul style="list-style-type: none"> 지하철 및 버스 출입구에 설치하여 교통약자 출입시 편의제공 	
LED형 유도블럭 (발광형 점자블럭)		 <ul style="list-style-type: none"> 시설물 출입구 및 횡단보도 등에 설치하여 저시력자 및 고령자의 야간 통행시 시인성 확보 	



6.9 홍보 및 교육대책

6.9.1 홍보방안

- 교통약자시설 설치의 필요성, 설치현황, 설치계획을 일반인과 교통약자를 구별 하여 이동편의시설에 대한 현황, 이용방법, 시민협조사항 등을 대중 매체를 통한 홍보, 홍보책자발간 및 공급, 교통약자 인식제고 마련 등 시민의 의식 전환을 위한 홍보방안을 제시하였다.

가. 교통약자에 대한 의식전환 제고

- 교통약자에 대한 사회적인 편견을 해소하여 교통복지 정책을 확보할 수 있는 기반을 마련
 - － 시민의식 전환을 위한 체계적인 홍보
 - － 교통약자이동편의시설에 관한 교육 강화

나. 시민의식전환을 위한 체계적인 홍보

1) 기본방향

- 교통약자는 장애인이라는 시민의식을 전환하고, 교통약자 이동환경 개선에 대한 시민의 관심을 유도하기 위한 체계적인 홍보방안을 수립
 - － 지속성 : 홍보기간의 장기화, 홍보 대상별 장기적 홍보교육
 - － 명확성 : 다양한 홍보대상별 알기 쉬운 홍보내용 작성

2) 홍보방안

- 언론매체(지역방송), 인터넷, 도로전광표지(VMS), 정류장안내단말기, 홍보책자, VNR(비디오동영상)등을 통한 적극적인 홍보계획 수립

〈표 6-72〉 홍보대상 및 홍보내용

구 분	제공매체	홍보방법 및 내용	대상	홍보기간
언론매체	지역방송 (케이블TV 포함)	<ul style="list-style-type: none"> • 세종시 교통약자이동편의시설 시행계획 등을 보도자료를 통하여 뉴스시간에 홍보 • 교통약자이동편의 증진사업 배경, 개요, 시행내용, 효과 등 	시민 (교통약자 포함)	필요시
	라디오	<ul style="list-style-type: none"> • 세종시 교통약자이동편의시설 시행계획 등을 라디오 광고를 통한 시행 • 교통약자이동편의 증진사업 배경, 개요, 시행내용, 효과 등 		
	신문 (지역신문 포함)	<ul style="list-style-type: none"> • 세종시 교통약자이동편의시설 시행계획 등을 신문광고를 통한 시행 • 교통약자이동편의증진사업 배경, 개요, 시행내용, 효과 등 		

〈표 계 속〉

구 분	제공매체	홍보방법 및 내용	대상	홍보 기간
인터넷	시 홈페이지	<ul style="list-style-type: none"> 홈페이지(유관기관 포함), 교통약자 관련단체 등 배경, 개요, 조사자료 및 모니터링 내용, 정비사업 진행 현황, 시 정책방향 등 	시민 (교통약자 포함)	상시
I T S 시스템	도로전광표지판(VMS)	<ul style="list-style-type: none"> 세종시 도로전광표지에 홍보문구 삽입 교통약자관련 홍보문구 	"	상시
	정류장안내단말기	<ul style="list-style-type: none"> 세종시 정류장 안내단말기에 문자, 그래픽 등 삽입 교통약자관련 홍보문구 	"	상시
	인터넷 홈페이지	<ul style="list-style-type: none"> 배경, 개요, 조사자료 및 모니터링 내용, 정비사업 진행 현황 등 	"	상시
	ARS /FAX, SMS	<ul style="list-style-type: none"> ITS이용자 - 기존 ITS정보이외에 교통약자 홍보문구 동시 전송 	"	상시
	승객용/운전자용 안내단말기	<ul style="list-style-type: none"> 버스내 승객 및 운전자에 수시 교통약자관련 정보제공 교통약자 홍보문구 	"	상시
홍 보 책 자	리플렛	<ul style="list-style-type: none"> 세종시 동사무소, 경찰서, 민간교통사업체 및 관련 단체에 비치 교통약자이동편의 증진사업 배경, 개요, 시행내용, 효과 등 	"	1회/년
	점자책	<ul style="list-style-type: none"> 철도역사, 관련단체 등에 비치 교통약자이동편의 증진사업 배경, 개요, 시행내용, 효과 등 	시각 장애인	1회/년
동 영 상 (VNR)		<ul style="list-style-type: none"> 국토해양부 등 국가에서 작성된 홍보영상 각종행사, 인터넷홈페이지 등을 통해 제공 	시민 (교통약자 포함)	상시
세미나 및 행 사	세 미 나	<ul style="list-style-type: none"> 교통약자관련단체와의 정기적 세미나 개최 교통약자 정기실태조사 및 모니터링 자문회의 병행 	공무원, 관련단체	1회/년
	각종행사	<ul style="list-style-type: none"> 교통관련행사시(시민, 교통약자단체, 공무원 등) 홍보자료 비치 교통약자이동편의 증진사업 배경, 개요, 시행내용, 효과 등 	시민 (교통약자 포함)	필요시
사 회 단 체 활 용	시민운동	<ul style="list-style-type: none"> 시민단체, 장애인단체, 지자체, 전문가, 운송사업자 간 홍보를 위한 유기적인 연대와 협조 시스템 구축 - 운수종사자가 휠체어 이용자 등 교통약자에게 도움을 주는 방법을 교육 		
홍 보 방 안	홍보활동과 시민운동의 결합	<ul style="list-style-type: none"> 이동편의시설 설치·운영, 보행환경개선 등 지방자치단체나 시민단체들이 결합하여 보다 적극적으로 추진 지방교통약자이동편의증진계획 수립시 반영하도록 지침마련 		
기타사항		<ul style="list-style-type: none"> 관련단체, 민간운송사업자(버스회사 등), 운수종사자(버스, 특별교통수단) 등을 교육을 통해 홍보 모니터링 결과에 따른 내용은 수시제공 		



제2차 세종특별자치시 교통약자 이동편의 증진계획

■ 교통약자 홍보 사례

교통약자 홍보 책자 사례(광양시, 전주시)

광양시 교통약자 이동지원센터

장애인·노인·임산부 등 대중교통 이용이 불편한 교통약자들이 자유롭게 이동할 수 있도록 지원하여 교통약자의 사회참여 기회 확대 및 삶의 질 향상에 기여함을 목적으로 하는 광양시 교통약자 이동지원센터(사)전남지체장애인협회 광양시지회에서 운영합니다.

- 이용대상 : 장애인 1급~3급(시각 4급)
 - 대중교통이용이 어려운 노인 및 임산부 (교통약자를 동반하는 가족 및 보호자)
- 운행구역 : 광양 시내 우선 운행, 인근 시·군 운행
- 이용요금 : 기본요금 : 2km까지 700원,
 - 거리요금 : 400m마다 100원
 - 시간요금 : 95초마다 100원(15km/h 이하시)
 - 할증요금 : 20%(심야 및 시계외)

※ 유료도로 통행료는 이용자 부담, 택시요금 인상시 연동 적용

- 운영시간 : 08:00 ~ 21:00 (연중무휴)
- 이용방법 : 차량을 이용하고자 하는 자는 교통약자 이동지원센터에 전화로 미리 예약을 하여야 하며, 이용을 취소하고자 하는 경우에는 이용 시간 하루전에 예약을 취소하여야 한다. 이용자가 많을 경우에는 예약순서에 의거 우선순위를 정한다.

함께와 배려가 넘치는
행복한 특별교통수단

예약 및 문의 : ☎ 761-1245

광양시 교통약자 이동지원센터장 주발일

전북곰두리봉사대

(2012년 9월 1일 변경)

장애인·교통이동약자 특별 운송 사업안내

장애인 특별운송사업은 장애인 등 이동약자의 이동편의 증진 및 사회참여 확대를 도모하기 위하여 실시하는 사업입니다. 장애인, 만 65세 이상의 노인 중 국민기초생활수급자, 이동약자의 많은 이용바랍니다.

사업주체 : 전주시장 ※ 사단법인 전북 곰두리봉사대 민간위탁운영(☎ 254-0335, 277-0335)

사업규모 : 25대(저상버스 1대, 특장버스 1대, 셔틀버스 1대, 콜택시 5대, 교통이동 17대)

운영지역 : 전주시 및 전북 도내 일원

이용대상 : 등록 장애인, 만 65세 이상의 노인 중 국민기초생활수급자

운행방법 : 버스 순환운행 및 콜택시 예약운행

운행 방법

- 콜 운행 예약 가능시간 : 평 일 오전 9시 ~ 오후 6시
(예약콜운행차량 17대) 토요일 오전 9시 ~ 오후 1시

- 바로 콜 예약가능시간 (평일제로 콜 운행차량 4대)
평 일 오전 9시 ~ 오후 12시, 토요일 9시 ~ 오후 12시
일요일 오전 9시 ~ 오후 10시
(※예약가능시간 1개월~15일 취소 변경됩니다(연말1일부담))

운행 시간

- 평 일 오전 8시 ~ 오후 6시까지(18대), 오후 6시 ~ 오후 12시까지(3대)
토요일 아침 8시 ~ 오후 5시까지 (3대), 오후 5시 ~ 오후 12시까지(2대)
일요일 아침 8시 ~ 오후 10시까지 (1대)

- 신청, 설연휴, 추석연휴, 31절, 어린이날, 석가탄신일, 현충일, 광복절, 개천절, 성탄절 근로자의 날의 경우 근무하지 않음.

운행 요금

- 버스 : 무료

- 콜택시:전주시내 2.5km 1,000원 1km 100원
(국민기초 수급자 무료, 바로콜의 경우 유료,
전주시의 택시요금의 50%이용자 2인 이상 요금 따로 계산, 통행료등 본인부담)

연락처 : (사)전라북도 곰두리봉사대 TEL. 254-0335
277-0335

홈페이지 : www.komduri.kr

세미나 및 행사 사례



다. 세종시 주요 홍보내용

- 교통약자 이동편의시설 개선을 위한 시민운동
 - － 시민단체, 장애인단체, 지자체, 전문가, 운송사업자 간 홍보를 위한 유기적인 연대와 협조 시스템 구축
 - － 운수종사자가 휠체어 이용자 등 교통약자에게 도움을 주는 방법을 교육
 - － 장애인 일일체험(지체 및 시각장애인) 날을 지정하여 직접 체험해서 교통약자의 불편함을 인지
- 지방자치단체의 홍보활동과 시민운동의 결합
 - － 이동편의시설 설치·운영, 보행환경개선 등 지방자치단체나 시민단체들이 결합하여 보다 적극적으로 추진
 - － 지방교통약자이동편의증진계획 수립시 반영하도록 지침 마련
- 팸플릿 및 홍보자료 상시 배치
 - － 장애인 복지관, 사회복지회관, 노인복지회관등 교통약자들의 통행량이 많은 지점에 팸플릿 및 홍보자료를 상시 배치하여 관련자들의 인식 제고
 - － 관공서(장애인 차량등록 및 장애인 등록시) 및 교통수단(특별교통수단, 저상버스) 등에 홍보자료는 정기적인 안내방송을 통한 홍보 실시
- 보행지킴이 운영시 활용방안 강구
 - － 보행지킴이 활동시 자연스런 홍보가 될수 있도록 홍보 피켓, 현수막, 어깨띠, 스티커, 리플렛 등 제작하여 홍보 및 계도 시 활용
 - － 교통약자 배려를 위한 교통질서 캠페인 실시
- 저상버스 함께 타기 캠페인 개최
 - － 저상버스 홍보를 통하여 지역 내 중증장애인 및 교통약자의 이동권 확보와 교통약자의 지역사회로의 접근성을 높임과 동시에 지역사회의 한 구성원으로 시민들과 함께 생활하는 지역 주민으로 인식하게 하는데 그 목적이 있음
 - － 대상 : 지역 장애인 및 활동보조인, 교통약자(어린이, 노인, 임산부 등), 자원봉사자
 - － 시행방안 : 장애인 및 활동보조인, 자원봉사자들이 함께 저상버스 타기를 진행하며, 정기적으로 휠체어 장애인들이 저상버스를 이용함으로써 교통약자를 위한 저상버스의 필요성을 시민들이 자연스럽게 인식할 수 있도록 진행



6.9.2 교육대책

가. 기본방향

- 세종시 교통약자이동편의시설과 관련하여 국가에서 시행하는 교육에 적극적으로 협조하고, 세종시 교통약자이동편의시설별 담당부서 특성에 맞는 교육대상자를 선정하고 교육 및 교육지원 업무를 수행한다.

〈표 6-73〉 제3차 국가 교통약자이동편의증진계획('17~'21) 교육방안

□ 운송사업자 및 운전자를 대상으로 교통약자 보호운전 캠페인, 프로그램 개발 및 운영 (국토교통부, 지자체)

- 운송사업자(철도, 버스)를 대상으로 교통약자의 이동편의 향상을 위한 교육훈련 및 체험 프로그램 운영
- 교통약자에 대한 인식, 필요성, 중요성 등 교통약자에 대한 이해
- 휠체어탑승자 등 교통약자 탑승시 도움을 주는 방법 및 체험교육 시행
- 정확한 정차 및 안전운전에 대한 교육

□ 유치원, 초등학교 교육 프로그램 및 교육책자개발을 통한 조기교육 실시(국토해양부, 교육과학기술부)

- 조기교육을 통한 교통약자에 대한 이해 및 이동편의의 중요성 인식
- 이동편의시설에 대한 현황, 이용방법, 협조사항 등 교육교재 개발
- 학교 주변 교통약자 관련시설 및 이동시 활용할 수 있는 지도 제작 및 배포
- 교육계획에 교통약자 관련 사항을 포함하여 보충자료 개발 및 지도

나. 교통약자관련 교육계획

1) 교통약자 이동편의시설 설치 및 운영대상자 교육

- 교육대상 : 지역별 교통약자이동편의시설 관련 담당자
- 교육주체 : 세종시 교통약자이동편의시설 관련 담당부서
- 시행시기 : 연1회(4시간)
- 교육내용
 - 교통약자 이동권 등 교통약자이동편의시설의 개요 및 시정책방향
 - 교통약자의 이동편의증진법 및 관련조례
 - 보행환경의 조성 및 유지·관리 등
 - 교통약자관련시설(교통수단, 여객시설, 도로시설)의 설치·관리의 문제 및 개선방향
 - 교통약자이동편의시설 정비사업의 편람, 설계·시공·유지관리의 원칙 등
 - 교통약자관련시설 관련부서간의 협조사항
- 실내교육 및 현장교육

2) 교통약자 관련 사업자 교육

- 시내버스(저상버스 포함), 특별교통수단, 철도역사 등 교통약자 이동 편의시설 관련 부서 및 민간사업자는 교육주체별로 수시별 또는 분기별로 교육 대상자를 선정하여 교육을 실시토록 계획하였다.
- 교통관련 사업자 교육을 담당하는 세종시는 교육실시 정기점검 및 유관 기관 및 경찰서 등의 참여유도를 위한 교육실시 정보제공을 하도록 한다.

〈표 6-74〉 교육대상 및 교육내용

대상수단/시설	교육대상	교육시기	교육내용	교육주체
시 내 버 스 (저상버스포함)	버스운전자, 버스회사배차담당, 버스조합	1회/년 (분기별, 수시)	<ul style="list-style-type: none"> • 저상버스작동법, 배차방법 • 교통약자 이동행태 • 버스정차문화 • 버스운행방법 등 	버스조합에서 교육 결과서 시에 제출시 확인
특별교통수단	특별교통수단 운전자 및 담당자	1회/년 (분기별, 수시)	<ul style="list-style-type: none"> • 특별교통수단작동법, 운행방법, 운전문화 • 교통약자행태 등 	특별교통수단 담당부서
철도역사	시설 및 운영 담당자	1회/년	<ul style="list-style-type: none"> • 교통약자 이동행태 • 세종시 교통약자 이동관련 정책 • 이동편의시설 설치,유지관리법 등 	세종시 철도역사 담당부서
비 고	세종시의 역할 : 1. 교육주체별 교육실시 정기점검 2. 유관기관 및 경찰서등 참여유도를 위한 교육실시 정보제공			



6.10 교통약자시설의 사후관리방안

- 교통약자시설의 사후관리방안으로 이동편의 실태조사를 통한 계획의 실효성을 확보하고 정책의 수요자, 시민단체, 교통사업자 등을 포함한 정책자문위원회를 구성하여 본 계획의 집행을 관리하고 중요 사항을 심의 및 자문한다.
- 자문기구를 통해 민원발생, 이슈 및 정책 등의 변화를 반영하여 본 계획의 실행 여부 및 보완사항을 점검하여 대응하도록 한다.
- 사업기간 내에 1회는 전수조사의 방법을 통하여 교통약자 이동편의시설을 모니터링하여 교통약자의 자료에 대한 신뢰성 확보 및 분석체계를 구축

〈표 6-75〉 교통약자 사후관리방안

구 분	세 부 내 용
실태조사를 통한 계획의 실효성 확보	<ul style="list-style-type: none"> · 이동편의 실태조사를 통한 지속적인 보행환경 개선 및 점검 계획 · 장애인, 고령자, 임산부 등 교통약자를 포함한 실태조사단 구성 · 설치가 되지 않았거나 부적합하거나 설치된 시설의 시정명령조치 · 설치기준에 따라 적합성여부와 유지 관리사항을 검사하여 시설운영 및 관리에 대한 통제
교통약자 정책 자문기구 운영	<ul style="list-style-type: none"> · 구성원은 정책의 수요자, 시민단체, 교통사업자를 대표하는 위원으로 구성 · 교통약자이동편의증진계획, 이동편의실태조사 계획수립 등 자문역할
지속적인 이동편의 시설 모니터링	<ul style="list-style-type: none"> · 사업 기간내에 1회 전수조사의 방법으로 교통약자 이동편의시설모니터링 · 교통약자의 자료에 대한 신뢰성 확보 및 교통사고분석체계 구축 · 교통약자 사고에 대한 도로, 주변환경, 인적측면에서 종합적·심층적인 조사 및 분석을 통하여 예방대책 마련



제7장 소요자원 및 자원조달방안

7.1 소요자원 및 투자계획

7.2 자원조달방안



제7장 소요자원 및 자원조달방안

7.1 소요자원 및 투자계획

7.1.1 투자우선순위 선정

- 각 부문별 개선방안의 투자우선순위를 선정하기 위해 교통약자가 교통수단, 여객시설, 도로(보도)의 이동편의시설 이용시 느끼는 불편사항 등을 나타내는 이용만족도 결과 값을 바탕으로 투자우선순위를 설정한다.
- 우선순위 검토는 「제3차 교통약자 이동편의 증진계획 수립, 2017. 2, 국토교통부」에 제시된 각 항목별 점수를 이용만족도 결과 값에 부여하여 만족도를 산출하는 방법을 활용한다.
- 평가 항목은 교통수단, 여객시설, 보행환경으로 설정하였다.
- 또한 각 항목에 대한 점수 부여는 각 항목별로 가중치를 설정하여 불만족도에 대한 점수를 산출하였다.

〈표7-1〉 교통약자 이동편의시설 이용불만족도 가중치

구분	매우만족	만족	보통	불만족	매우 불만족
항목별 배점	5	4	3	2	1

- 본 계획의 투자우선순위를 검토한 결과, 보행환경에 대한 만족도 점수가 54.0점으로 가장 낮은 것으로 분석되었으며, 특별교통수단의 만족도 점수가 54.9점으로 그 다음 투자우선순위로 분석되었다.

〈표7-2〉 투자우선순위 검토

(단위 : 명, 점)

구분		매우만족	만족	보통	불만족	매우 불만족	만족도 점수	우선순위
교통수단	일반버스	16	49	424	86	50	56.6	3
	저상버스	10	28	154	39	17	58.0	8
	특별교통수단	5	6	23	12	9	54.9	2
여객시설	버스 터미널	21	48	386	146	24	56.7	4
	버스 정류장	25	66	369	112	53	56.7	4
	역사	51	100	255	146	73	57.1	6
보행환경	보도	56	94	244	183	48	57.7	7
	기타보행환경	42	73	253	171	86	54.0	1



7.1.2 항목별 소요자원 검토

가. 교통수단

1) 버스

- 계획기간에 총 소요되는 자원은 12.0백만원의 자원이 필요할 것으로 분석되었다.

〈표7-3〉 교통수단(버스) 이동편의시설 연차별 투자계획

구 분	목표년도	개선대수(대)	항목별 단가	개선비용(백만원)
총개선비용	2017년	24	교통약자용좌석 및 안내표지 (0.1백만원/대)	2.4
	2018년	24		2.4
	2019년	24		2.4
	2020년	24		2.4
	2021년	24		2.4
	합 계	120	—	12.0

2) 저상버스

- 저상버스설치를 목표치를 달성하기 위해서 기존 40대에서 목표연도 2021년까지 추가로 32대를 도입하고, 마을버스에는 중형저상버스를 1대 도입을 목표로 계획을 수립하였으며, 이를 위한 사업비는 2021년까지 총 6,510백만원의 자원이 필요하다.

〈표7-4〉 저상버스 현황 및 목표치 실정

(단위 : 대)

구 분	저상버스 현황대수	보 급 대 수	2021년 목표대수	2021년 계획설치율
대 형 저 상 버 스	40	32	72	일반버스대비 42%
중 형 저 상 버 스	—	1	1	마을버스대비 20%

〈표7-5〉 저상버스 연차별 추진비용

구 분	목표년도	보급대수(대)		항목별 단가	비용(백만원)	
		대형	중형		대형	중형
저 상 버 스	2017년	5	0	대형저상버스 200백만원/대	1,000	0
	2018년	10	0		2,000	0
	2019년	5	0		1,000	0
	2020년	5	0	중형저상버스 110백만원/대	1,000	0
	2021년	7	1		1,400	110
	합 계	32	1	—	6,400	110

3) 저상버스 운영비 지원

- 대형 저상버스 1대당 500만원의 운영비지원을 위한 총 사업비는 615백만원의 재원이 필요하다.

〈표7-6〉 저상버스 연차별 운영비 지원금

(단위 : 백만원)

구 분	합 계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
운영비 지원	615.0	85.0	95.0	110.0	135.0	190.0

주 : 저상버스 운영비 지원금은 대형저상버스로 산정하였으며, 중형저상버스 도입시 지원금 재산정이 필요함.

4) 특별교통수단

- 목표연도인 2021년까지 세종시에 추가 도입되어야 하는 특별교통수단은 총 12대로 이를 위한 소요재원은 총 480백만원이 소요될 것으로 분석되었다.

〈표7-7〉 특별교통수단 현황 및 목표치 설정

(단위 : 대)

구 분	현황운행대수	보급대수	2021년 목표대수	2021년 계획설치율
특 별 교 통 수 단	—	12	12	법정대수 9대 대비 133%

〈표7-8〉 특별교통수단 연차별 추진비용

구 분	목표년도	보급대수(대)	항목별 단가	비용(백만원)
특 별 교 통 수 단	2017년	9	40백만원/대	360
	2018년	3		120
	2019년	0		0
	2020년	0		0
	2021년	0		0
	소계	12	—	480

5) 이동지원센터 이관 및 운영비용

- 이동지원센터 운영비용은 총 3,465.0 백만원의 재원이 필요할 것으로 분석되었다.

〈표7-9〉 특별교통수단 연차별 운영비용

(단위 : 백만원)

구 분	합 계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
운영비	3,225.0	530.0	618.0	663.0	707.0	707.0
이동지원센터이관(민간→공공)	240.0	240.0	0.0	0.0	0.0	0.0
합계	3,465.0	770.0	618.0	663.0	707.0	707.0



6) 교통수단 종합

- 연차별로는 2017년 2,047.4백만원, 2018년 3,081.4백만원, 2019년 2,058.4백만원이 2020년 2,127.4백만원, 2021년 2,649.4백만원 총 11,964.0백만원이 소요된다.

〈표7-10〉 교통수단 연차별 추진비용

(단위 : 백만원)

구 분			계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	비용부담
버 스			12.0	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	버스운송업체
저상버스	차량구입	대형	6,720.0	1,050.0	2,100.0	1,050.0	1,050.0	1,470.0	국토교통부 세종시
		중형	110.0	0.0	0.0	0.0	0.0	110.0	
	운 영 비		1,485.0	225.0	275.0	300.0	325.0	360.0	세종시
특별교통수단	차량구입		172.0	0.0	86.0	43.0	43.0	0.0	국토교통부 세종시
	이동지원센터 운영비		3,225.0	530.0	618.0	663.0	707.0	707.0	세종시
	이동지원센터 이관		240.0	240.0	0.0	0.0	0.0	0.0	세종시
계			11,964.0	2,047.4	3,081.4	2,058.4	2,127.4	2,649.4	—

나. 여객시설

1) 버스정류장

- 세종시에 설치된 버스정류장에 대해 대기시설 설치, 점자블럭, 점자 및 음성안내 설치계획을 수립하였다.

〈표7-11〉 버스정류장 이동편의시설 개선계획

(단위 : 개소)

구 분	현황 개소	목표치	기설치 개소	개선 개소
대기시설 설치 (쉼터 및 벤치 설치)	1,079	691	525	166
점자블록 설치 (선형 및 점형블록 설치)		432	23	409
점자 및 음성안내 (BIT 설치)		691	362	329

주 : 2021년 목표물량은 기준적합물량과 개선물량을 합산한 수치임

- 버스정류장항목의 개소를 개선하기 위하여, 각각의 세부항목을 개선하는 연차별 추진계획을 수립하였다.

〈표7-12〉 버스정류장 이동편의시설 연차별 추진비용

(단위 : 백만원)

구 분	목표년도	개선물량(개소)	항목별 단가	개선비용(백만원)
턱낮추기 (보도와 차도의 높이차 15cm 이하)	2017년	0	10백만원/대	0.0
	2018년	46		46.0
	2019년	50		50.0
	2020년	36		36.0
	2021년	34		34.0
	소계	166	—	166.0
점자블록 설치 (선형 및 점형블록 설치)	2017년	0	0.34백만원/대	0.0
	2018년	124		42.2
	2019년	105		35.7
	2020년	117		39.8
	2021년	63		21.4
	소계	409		139.1
점자 및 음성안내 (BIT 설치)	2017년	0	15백만원/대	0.0
	2018년	81		1,215.0
	2019년	94		1,410.0
	2020년	81		1,215.0
	2021년	73		1,095.0
	소계	329		4,935.0
합 계		904	—	5,240.1



다. 보행환경

1) 보도 개선계획

- 세종시 도시계획도로(중로이상)의 턱낮추기 및 점자블럭 설치, 시각 및 청각장애인을 위한 음향신호기 및 잔여시간표시기의 추가설치로 보행환경 개선이 필요하다.
- 육교는 보행통행량을 고려하여 1개소 철거를 제시하고, 수직이동시설이 전무한 1개소에 엘리베이터 설치를 계획하며 목표설치율은 다음과 같다.

〈표7-13〉 보도시설 및 보행환경 개선계획

구 분		현황	개선물량
보행환경	잔여신호기(개소)	915	40
	음향신호기(개소)	285	40
	점자블럭(개소)	1,798	292
	턱낮추기(개소)	2,034	47
육교/지하도	수직이동시설(개소)	16	2
	육교 철거(개소)	0	1
	점형블록 및 손잡이(개소)	3	15
보행우선구역(개소)		0	1

주: 본 조사구역내 전체 연장임

2) 연차별 추진계획

〈표7-14〉 보도시설 및 보행환경 개선 연차별 추진계획

구분		계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
보행환경 (개소)	잔여신호기 (설치개수)	40	0	10	10	10	10
	음향신호기 (설치개수)	40	0	10	10	10	10
	점자블럭	292	0	73	73	73	73
	턱낮추기	47	0	12	12	12	11
육교 (개소)	수직이동시설	1	0	0	1	0	0
	육교 철거	1	0	0	0	1	0
	점자블럭	15	0	0	0	0	15
보행우선구역		1	0	0	1	0	0

3) 연차별 추진비용

- 보행환경개선의 총 사업비는 4,076.65백만원으로 산정되었다.

〈표7-15〉 보행환경개선 연차별 추진비용

(단위 : 백만원)

구분			2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	합계
항목	단가							
보행환경 (개소)	음향신호기	0.78	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0
	잔여표시기	0.46	0.0	7.9	7.9	7.9	7.9	31.5
	점자블럭 (점형,선형)	0.18	0.0	4.6	4.6	4.6	4.6	18.4
	턱낮춤	3.15	0.0	788.4	788.4	788.4	788.4	3153.6
	소 계	—	0.0	37.8	37.8	37.8	34.7	148.05
육교 (개소)	수직이동시설	40.0	0	839	839	839	836	3352
	육교 철거	60.0	0	0	40	80	0	120
	점자블럭	0.34	0	0	0	0	5.1	5.1
	소 계	—	0	0	40	80	5.1	125.1
보행우선구역		1	0	0	600	0	0.0	600
합 계			0.00	838.68	1,478.68	918.68	840.63	4,076.65

주: 점자블럭은 개선지점당 점자블럭 60EA 설치를 기준으로 비용을 산정하였음.



7.1.3 연차별 투자계획 종합

가. 사업별 시행주체

- 교통약자 이동편의시설 및 기타부문의 계획을 실행함에 있어 실효성 있는 계획이 될 수 있도록 각 항목별 시행주체를 선정하였다.

〈표7-16〉 사업별 시행주체

구 분		사업내용	사업비 (백만원)	시행주체
교통 수단	버스개선	교통약자 좌석설치	12.0	버스운수업체
	저상버스	저상버스 도입(대형, 중형)	6,830.0	교통과 버스운수업체
		저상버스 운영비 지원	1,485.0	
	특별교통수단	특별교통수단 도입	172.0	교통과
		이동센터지원 운영비	3,225.0	
		이동지원센터 이관	240.0	
	소 계	—	11,964.0	—
여객 시설	버스정류장	대개시설, 점자블럭, BITT설치 등	5,240.1	교통과 도로과
	소 계	—	5,240.1	—
도로 시설	보행환경	음향신호기, 잔여시간표시기 보도 턱낮춤, 점자블록 설치 등	4,076.7	교통과 도로과
	육교/지하도	수직이동시설, 육교철거 등	125.1	
	보행우선구역		600.0	
	소 계	—	4,801.8	—
합 계		—	22,005.8	—

나. 연차별 투자계획

- 세종시 교통약자 이동편의 증진계획의 사업별·연차별 투자계획은 다음과 같다.

〈표7-17〉 세부 연차별 투자계획

(단위 : 백만원)

구분	개선내용			2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	합계
₩교통 수단	버스개선			2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	12.0
	저상버스	대형 저상버스	국비(25.0%)	262,5	525.0	262,5	262,5	367,5	1,680.0
			시비(25.0%)	262,5	525.0	262,5	262,5	367,5	1,680.0
			민간(50.0%)	525.0	1,050.0	525.0	525.0	735.0	3,360.0
			계	1,050.0	2,100.0	1,050.0	1,050.0	1,470.0	6,720.0
		중형 저상버스	국비(25.0%)	0,0	0.0	0.0	0.0	27,5	27,5
			시비(25.0%)	0,0	0.0	0.0	0.0	27,5	27,5
			민간(50.0%)	0,0	0.0	0.0	0.0	55,0	55,0
			계	0,0	0.0	0.0	0.0	110,0	110,0
		운영비 지원	시비	225.0	275.0	300.0	325.0	360.0	1,485.0
		소계			1,275.0	2,375.0	1,350.0	1,375.0	1,940.0
	이동지원 센터	특별교통 수단도입	국비	0,0	39,6	19,8	19,8	0,0	79,2
			시비	0,0	46,4	23,2	23,2	0,0	92,8
			계	0,0	86,0	43,0	43,0	0,0	172,0
		운영비	시비	530.0	618.0	663.0	707.0	707.0	3,225.0
		이관비	시비	240.0	0.0	0.0	0.0	0.0	240.0
		소계			770.0	704.0	706.0	750.0	707.0
	소 계			2,047.4	3,081.4	2,058.4	2,127.4	2,649.4	11,964.0
여객 시설	버스정류장 개선			0,0	1,303,2	1,495.7	1,290.8	1,150.4	5,240.1
	소 계			0,0	1,303,2	1,495.7	1,290.8	1,150.4	5,240.1
도로 시설	보행환경 개선			0,0	838.7	1,478.7	918.7	840.6	4,076.7
	육교 개선			0,0	0.0	40.0	80.0	5.1	125.1
	보행우선구역			0,0	0.0	600.0	0.0	0.0	600.0
	소 계			0,0	838.7	2,118.7	998.7	845.7	4,801.8
합 계	국 비 합 계			262,5	564.6	282,3	282,3	395.0	1,786.7
	시 비 합 계			1,257.5	3,606.2	4,863,1	3,607.2	3,458.1	16,792.1
	민 간 합 계			527.4	1,052.4	527.4	527.4	792.4	3,427.0
	총 사 업 비			2,047.4	5,223.2	5,672.8	4,416.9	4,645.5	22,005.8



7.2 재원조달방안

7.2.1 세종시 재정규모 추이

가. 재정규모 추이

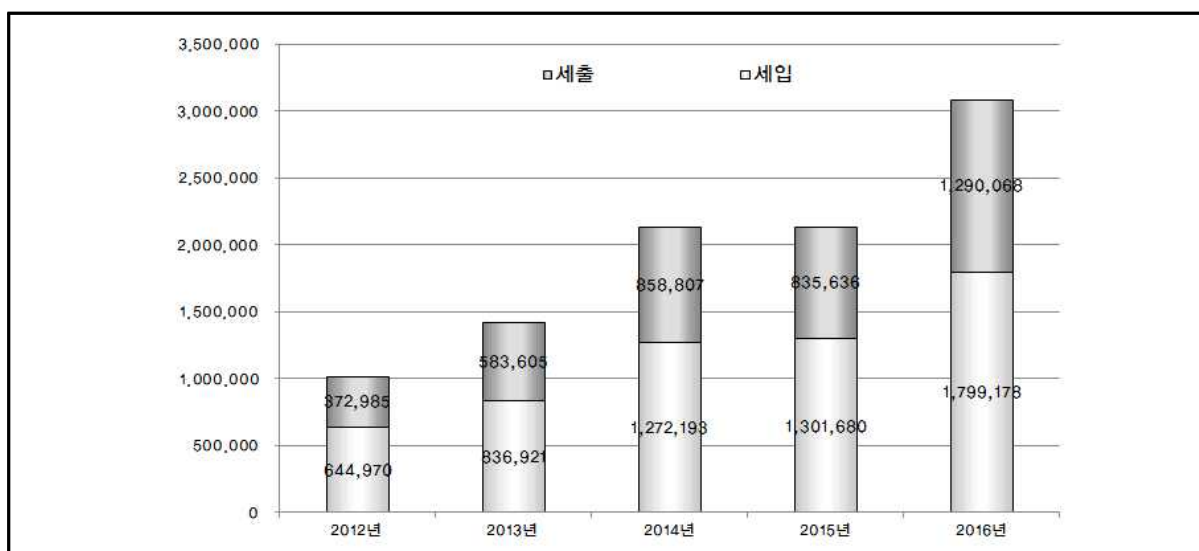
- 세종시 재정규모 추이를 살펴보면 2012년 세입 644,970백만원, 세출 372,985만원에서 2016년 세입 1,799,178백만원, 세출 1,290,068백만원으로 각각 연평균 29.2%, 36.4% 증가한 것으로 나타났다.
- 일반회계 세입·세출은 각각 연평균 29.0%, 33.4% 증가율을 보였으며, 특별회계는 세입·세출은 29.8%, 51.1% 증가하였다.
- 세입 대비 세출 비율은 증가·감소 추세가 일정하지 않으나, 2012년 58.6%에서 2016년 71.7%로 대체적으로 증가하는 것으로 분석되었다.

〈표7-18〉 세종시 재정규모 추이

(단위 : 백만원)

구분	계		일반회계		특별회계		세출/세입
	세입	세출	세입	세출	세입	세출	
2012년	644,970	372,985	474,633	320,299	170,337	52,686	57.8%
2013년	836,921	583,605	632,546	457,988	204,375	125,617	69.7%
2014년	1,272,193	858,807	926,219	630,027	345,974	228,780	67.5%
2015년	1,301,680	835,636	1,200,271	792,202	101,409	43,434	64.2%
2016년	1,799,178	1,290,068	1,316,020	1,015,745	483,158	274,323	71.7%
연평균 증가율	29.2%	36.4%	29.0%	33.4%	29.8%	51.1%	—

자료 : 세종시 내부자료, 2016



〈그림7-1〉 세종시 재정규모 추이

7.2.2 세종시 재정규모 전망

가. 세종시 재정규모 전망

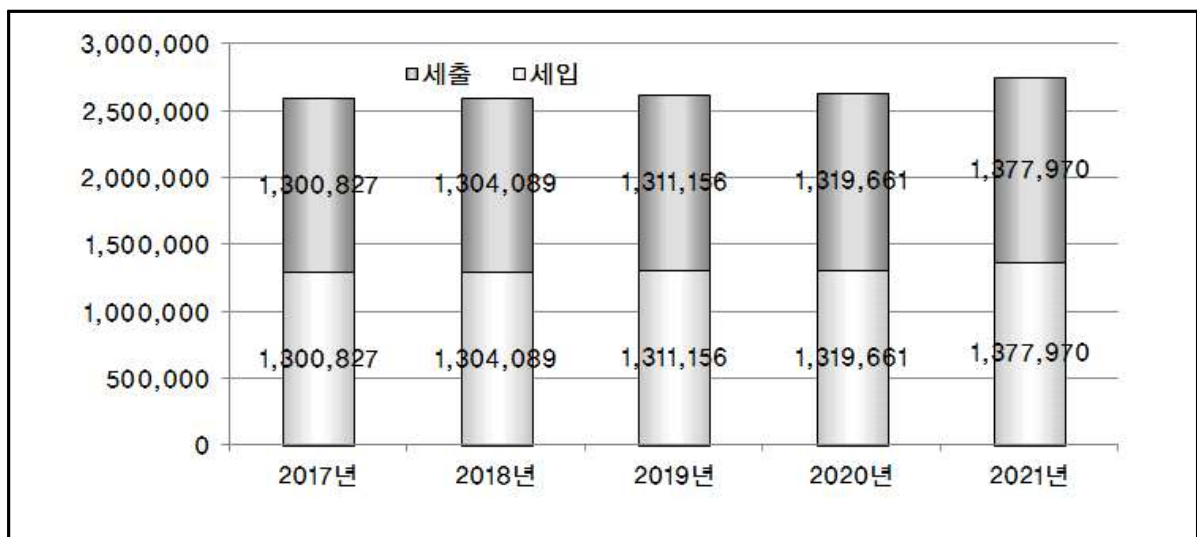
- 세종시 장래 재정규모 전망은 『2017~201년 중기지방재정계획, 세종특별자치시, 2016』에서 전망한 장래 재정규모를 수용하였다.
- 세종시 장래 재정규모 전망 결과, 장래 세입은 2017년 1,300,827백만원에서 2021년 1,377,970백만원으로 연평균 1.5% 증가하는 것으로 예측되었다.
- 회계별 재정규모를 살펴보면, 일반회계가 2017년 1,040,282백만원에서 2021년 1,149,978백만원, 특별회계가 2018년 260,545백만원에서 2021년 227,992백만원으로 각각 2.5%, -3.3%의 증가율을 보일 것으로 예측되었다.

〈표7-19〉 재정규모 전망

(단위 : 백만원)

구분	계		일반회계		특별회계	
	세입	세출	세입	세출	세입	세출
2017년	1,300,827	1,300,827	1,040,282	1,040,282	260,545	260,545
2018년	1,304,089	1,304,089	1,045,755	1,045,755	258,334	258,334
2019년	1,311,156	1,311,156	1,056,150	1,056,150	255,006	255,006
2020년	1,319,661	1,319,661	1,087,933	1,087,933	231,728	231,728
2021년	1,377,970	1,377,970	1,149,978	1,149,978	227,992	227,992
증가율	1.5%	1.5%	2.5%	2.5%	-3.3%	-3.3%

자료 : 2017~201년 중기지방재정계획, 세종특별자치시, 2016



〈그림7-2〉 재정규모 전망



나. 세종시 재정투자계획

- 『2017~2021년 중기지방재정계획, 세종특별자치시, 2016』에서 제시된 주요사업 투자 예산중 수송 및 교통 분야를 투자재원으로 산정하였다.

〈표7-20〉 재정투자계획

(단위 : 백만원)

구 분	계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
주요사업투자예산(A)	7,533,862	1,470,724	1,473,491	1,494,061	1,514,705	1,580,881
수송 및 교통(B)	379,069	64,876	70,275	81,742	78,869	83,307
비율[B/A]	5.03%	4.41%	4.77%	5.47%	5.21%	5.27%
교통약자관련사업(C)	16,792	1,257.5	3,606.2	4,863.1	3,607.2	3,458.1
비율[C/B]	4.43%	1.94%	5.13%	5.95%	4.57%	4.15%

자료 : 2017~2021년 중기지방재정계획, 세종특별자치시, 2016

7.2.3 재원조달방안

- 교통약자의 이동편의시설 개선사업을 추진하기 위해 투자소요비용을 분석한 결과 총 사업비 18,578.81백만원 중 국비 1,786.70백만원, 시비 16,792.11백만원이 소요되는 것으로 예상된다.

〈표7-21〉 연차별 재원부담

(단위 : 백만원)

구 분	계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
국 비	1,786.70	262.5	564.6	282.3	282.3	395.0
시 비	16,792.11	1257.5	3606.2	4863.1	3607.2	3458.1
합 계	18,578.81	1,520.00	4,170.84	5,145.38	3,889.46	3,853.15

〈표7-22〉 재정규모 및 예산확보 검토

(단위 : 백만원)

구분	계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
예산확보금액	379,069	64,876	70,275	81,742	78,869	83,307
투자금액	16,792.1	1,257.5	3,606.2	4,863.1	3,607.2	3,458.1

가. 일반투자자원 조달방안

- 교통약자 이동편의증진사업은 원칙적으로 지방자치단체의 일반회계에서 자원조달을 한다.
 - 단, 일반회계에서 자원조달이 어려울 경우 지방자치단체의 다른 자원조달방안을 모색
- 지방의 교통약자 이동편의증진사업을 위해 「도시교통정비촉진법」상 지방도시교통사업특별회계의 재원을 활용한다.
 - 특별회계의 세출항목으로 교통시설의 확충 및 운영개선을 위한 사업, 도시교통관련 조사 및 연구사업, 교통수단의 서비스개선 및 대중교통업체의 경영개선을 위한 사업, 도로시설의 개선 및 교통안전시설의 개선에 관한 사업 등이 있기 때문에 지방의 교통약자를 위한 투자사업에 지원이 가능
- 기반시설 특별회계를 이동편의시설 투자재원으로 활용하는 방안 검토가 필요하다.
 - ‘교통약자를 위한 이동편의시설’ 도 ‘기반시설’의 일종이 되도록 「기반시설부담금에 관한 법률」 개정 필요
 - 건축물의 건축행위에 부과되는 기반시설부담금의 70%는 해당 지방자치단체의 ‘기반시설 특별회계’에 전입되며, 지자체는 조례를 제정하여 회계의 설치 및 운용·관리 방식을 정함

나. 특별교통수단 광고제 도입 방안

- 특별교통수단차량의 내부 및 외부에 광고를 게재함으로써 수익을 창출한다.
 - 기업들은 복지차원의 브랜드 이미지 개선효과 및 광고 효과가 동시에 존재하므로 차량에 비치된 광고면을 매우 매력적으로 볼 것으로 판단
- 광고에 의해 발생한 수익금을 해당지자체의 운영비로 활용토록하여 지자체의 재정부담을 완화 효과가 기대된다.
 - 유사사례로 여러 지자체에서 쓰레기 종량제 봉투에 광고를 게재하여 수익을 창출하고 있고 발생한 수익을 운영비로 활용
- 유사사례(쓰레기 종량제 봉투)를 통해서 알 수 있듯이 특별교통수단차량에 광고를 게재하는 것은 현행법상 문제가 없으나, 절차상의 문제를 보다 명확히 하고 간결하게 하기 위하여 「옥외 광고물 등 관리법」 시행령을 개정토록 한다.



제8장 참고자료

8.1 보고회

8.2 조사양식



제8장 참 고 자 료

8.1 보고회

8.1.1 착수보고회

〈표8-1〉 착수보고회 개요

「제2차 세종특별자치시 교통약자 이동편의 증진계획 용역」 중간보고	
일시	· 2017년 7월 3일(월) 16:00 ~ 17:00
장소	· 시청 집현실(517호)
참석자	· 총 18인 - 시 : 건설교통국장 외 17인 - 용역사 : 김세철 이사 외 1인
회의내용	
회의개요	<ul style="list-style-type: none"> · 교통약자 현황 및 전망 · 이동편의시설 및 보행환경 현황 및 문제점 · 계획의 목표 및 추진전략 · 세부추진방안 · 소요자원 및 조달방안



〈그림 8-1〉 착수보고회



■ 착수보고회 주요의견 및 조치결과

의견	조치계획	비고
· 세종시 교통약자 전망을 재예측하여 제시할 것	· 2030년 세종시 도시기본계획에서 제시되어 있는 인구계획을 반영하여 교통약자를 재산정하여 제시하였음.	반영
· 영유아 동반자 및 어린이의 증가율이 타 교통약자 대비 높으므로 이에 따른 계획을 수립할 것	· 영유아동반자 및 어린이의 증가율을 고려하여 어린이보호구역 주변에 보행우선구역 지정을 제시하였으며, 유모차를 이용하는 영유아 동반자를 위해 통행이 원활하도록 보행환경개선을 제시하였음.	반영
· 보행우선구역 지정 및 개선안을 제시할 것	· 조치원읍에 보행우선구역을 선정하여 개선안을 수립하였음.	반영
· 향후 투자비 산정 및 현실적인 재원조달 방안을 수립할 것	· 세부개선방안 확정 후 투자비 및 재원조달방안을 수립하겠음.	반영
· 지방교통약자 이동편의증진 계획은 국가계획에서 다루지 못한 보행환경에 대해서 집중적으로 조사하여야 하며, 표본조사기준을 성립하여 조사를 실시할 것	· 보도의 표본조사 기준은 행복도시 및 조치원읍은 버스정류장이 설치되어 있는 보도 전구간 조사하고, 기타 읍면지역은 면사무소를 중심으로 보도가 설치되어 있는 구간을 조사하도록 기준을 선정하였음.	반영
· 저상버스 법정대수는 국가계획에서 제시하고 있는 여객자동차 운수법에 제시한 운수면허를 갖고 있는 총 버스대수의 42%로 선정하여 제시할 것	· 세종시저상버스 법정도입대수 목표를 42%로 제시하였음.	반영
· 특별교통수단은 교통약자별이용율을 조사하고 수요에 따른 필요도입대수 산정이 필요함.	· 특별교통수단 교통약자별이용율을 분석하였으며, 그에 따른 도입대수를 산정하였음.	반영
· 버스정류장 개선안 중 저상버스 운행을 원활하게 하기 위해제시한턱낮춤 개선은 재검토할 것	· 버스정류장 개선안은 교통약자가 이용이 증진될 수 있도록 턱낮춤 시공을 제외하고 쉼터설치, BIS 설치, 점자블럭 설치로 구분하여 수립하였음.	반영
· 구도심과신도심지역의 도시디자인이 통일될 수 있도록 할것	· 보도환경 개선 시 신도심 도시디자인 계획과 통일될 수 있도록 제시하겠음.	반영
· 육교조사를 통해 문제점을 분석하여 개선방안 제시가 필요	· 육교에 수직이동시설(엘리베이터) 설치가능지점을 검토하여 제시하였음.	반영
· 교통약자 이동이 활성화 될 수 있도록 개선방안 제시	· 교통수단, 여객시설, 보행환경등의 개선뿐 아니라 지속적인 홍보 및 교육 등의 개선을 통해 활성화될 수 있도록 제시하였음.	반영
· 교통약자 이동편의 관련사항들이 상시적으로 의사소통할 수 있는도록 개선방안 제시	· 상시적인 의사소통을 할 수 있는 보행교통지킴이 구성 및 활용방안을 수립하여 제시하겠음.	반영
· 지역별 교통약자현황 제시할 것	· 지역별 교통약자 현황을 제시하였음.	반영
· 세종시의 특성에 맞는 계획 및 목표가 필요함.	· 세종시 특성에 맞게 계획목표를 수립하여 제시하였음.	반영

8.1.2 중간보고회

〈표8-2〉 중간보고회 개요

「제2차 세종특별자치시 교통약자 이동편의 증진계획 용역」 중간보고	
일시	· 2017년 10월 25일(수) 10:00 ~ 11:30
장소	· 시청 박팽년실(606호실)
참석자	· 총 13인 - 시 : 교통과장 외 10인 - 용역사 : 김세철 이사 외 1인
회의내용	
회의개요	<ul style="list-style-type: none"> · 교통약자 현황 및 전망 · 이동편의시설 및 보행환경 현황 및 문제점 · 계획의 목표 및 추진전략 · 세부추진방안 · 향후추진계획



〈그림 8-2〉 최종보고회



■ 최종보고회 주요의견 및 조치결과

의견	조치계획	비고
<ul style="list-style-type: none"> · 신도시지역에 육교설치는 기준에 적합하게 설치되어 있으나, 교통약자법 제정 이전에 건설되어 있는 육교는 노후화되어 있고 기준에 미달되어 있는 지점이 있음 · 조치원 터미널 주변으로 보행우선구역 선정시 불법주정차를 방지할 수 있도록 개선이 필요함 · 향후 예산집행 등의 근거자료로 활용할 수 있도록 개선비용을 제시가 필요함 	<ul style="list-style-type: none"> · 조치원 터미널 주변으로 보행우선구역 선정시 불법주정차를 방지할 수 있도록 교통시설물을 설치하였으며, 노상주차구역을 확보하였음. · 보행우선구역의 개략공사비를 산출하여 제시하고 연차별계획을 수립하겠음. 	반영
<ul style="list-style-type: none"> · 육교 개선을 검토할 시 수직이동시설과 육교철거 두가지 방안을 검토 	<ul style="list-style-type: none"> · 소정육교 보행량을 검토하여 개선방안을 제시하겠음. 	반영
<ul style="list-style-type: none"> · 교통시설 설치 및 개선시 공공디자인을 계획을 신도심과 구도심을 통일할 것인지 구도심을 별도로 계획할 것인지에 대한 검토가 필요 	<ul style="list-style-type: none"> · 공공디자인 계획과 관련하여 구도심은 향후 개발계획 수립시 신도심과의 연계성을 고려하여 계획하도록 제시하겠음. 	반영
<ul style="list-style-type: none"> · 특별교통수단 이용자는 1,2급 중증장애인을 포함한 교통약자가 전반적으로 이용하고 있으므로, 법정대수 또는 추가확보계획을 재검토할 필요가 있음. 	<ul style="list-style-type: none"> · 특별교통수단 법정대수는 1,2급 중증장애인을 기준으로 수립되어 있음. · 세종시 조례에 콜택시 이용대상자를 교통약자 전체가 이용할 수 있도록 명시하고 있어 조례개정(안) 검토하고 타 교통수단을 활용할 수 있는 개선방안을 제시하겠음. 	반영
<ul style="list-style-type: none"> · 영유아 동반자 및 임산부의 증가율이 30%로 타 지역에 비해 높으므로 특화된 계획이 필요함. 	<ul style="list-style-type: none"> · 보행환경 개선시 영유아 동반자 및 임산부들의 편의가 증진되도록 개선방안을 수립하겠음. 	반영
<ul style="list-style-type: none"> · 버스 설치율 수치 재 확인 필요 	<ul style="list-style-type: none"> · 저상버스 관련 항목 수치를 수정하여 제시하겠음. 	반영
<ul style="list-style-type: none"> · 저상버스 운행노선 재 확인 필요 	<ul style="list-style-type: none"> · 저상버스 운행노선(1001번 제외)을 확인하여 제시하겠음. 	반영
<ul style="list-style-type: none"> · 2013년도에 제시한 목표치와 2017년 조사치 비교가 필요 	<ul style="list-style-type: none"> · 2013년도에 제시한 목표치와 2017년 조사치 비교하여 제시하겠음. 	반영
<ul style="list-style-type: none"> · 이동지원센터 사례 추가 조사 필요(민간 → 공공기관 이관 사례 포함) 	<ul style="list-style-type: none"> · 이동지원센터 사례(전주시)를 추가로 조사하여 제시하겠음. 	반영

8.2 조사양식

8.2.1 이동편의시설 조사양식

가. 버스수단 조사양식

운수업체명 :	노선번호:	차량번호:	버스형태(시내, 시외, 좌석등) :
---------	-------	-------	-----------------------

구 분		법 적 기 준	해당칸에 ○체크해주세요		
			기준 적합	기준 미달	미설치
안내 시설	자 동 안내시설	•명확히 알아들을 수 있는 음량 및 음색 •안내는 국어 와 영어사용(외국인을 위함)			
	전자문자 안 내 판	•버스의 전면상단 또는 중간문 부분에 설 치두꺼운 글씨체, 주위 바탕색과의 혼동을 주지 않는 색상(구별하기 쉬운 색상) •안내는 한글과 영문사용(외국인을 위함)			
	행선지 표 시	•차량외부표시(정면, 후면 및 측면)			
		•강한 햇빛 및 야간에 식별 가능한 소재 (예- LED방식의 안내판)			
승강 구	유효폭	•휠체어 승강설비를 갖춘 차량에 한해 유효 폭 0.8m 이상 확보 (저상버스만 작성)			
	바닥면	•미끄러지지 않는 재질로 마감 (예- 엠보 싱, 고무소재)			
	계단식별	•색상 및 명도차 크게하여 계단코와 그 주 위부분의 식별이 용이하도록 함			
교통 약자 용 좌석	위 치	•승강구 부근에 위치			
	규 모	•전체좌석의 1/3이상 설치지정			
	안내판	•교통약자좌석임을 알리는 안내판 부착			
	스위치 설치	•정차신호용 스위치는 앉은 상태에서 누를 있는 위치에 설치 (어린이 및 휠체어사용자가 누를 수 있는 위치를 뜻함)			
	휠체어 전용공간	•길이 1.3m 이상, 폭 0.75m 이상 (저상버스만 작성)			
	고정설비	•휠체어 지지대등 고정설비 설치 (저상버스만 작성)			
	수직 손잡이	•좌석을 기준으로 2열 또는 3열마다 수직 손잡이 확인 (지름 30mm 내외) •승강구에 승강용 수직손잡이 설치			
장애인접근 가능표시		•휠체어 사용자 공간이 있는 버스 승강구 그림표시 부착 (저상버스만 작성)			



나. 철도역사 및 버스터미널 조사양식

주요세부항목		법 적 기 준
—		18개 항목
1. 보행접근로		<ul style="list-style-type: none"> • 유효폭 1.5m 이상 • 경사로, 턱낮춤 설치 • 주출입구대신 부출입구에 연결하여 보행접근로를 설치 (부출입구가 이용이 편리할시)
2. 주출입구	유효폭 및 활동공간	<ul style="list-style-type: none"> • 유효폭 0.9m 이상, 높이 2.1m 이상 • 출입구의 전면 유효거리 1.2m 이상 • 자동문이 아닌 경우 0.6m이상의 활동공간 확보 • 출입문 바닥면 문턱 또는 높이차 제외
	문의 형태	<ul style="list-style-type: none"> • 출입문은 회전문을 제외한 다른 형태의 문 설치 • 미닫이문은 가벼운 재질, 문턱과 홈은 미설치 • 여닫이문에 도어체크를 설치할 경우 문이 닫히는 시간이 3초이상 충분하게 확보 • 자동문은 문의 개방시간이 충분하게 확보, 개폐기의 작동장치는 감지범위를 넓게 하여야함
	손잡이 및 점자표지판	<ul style="list-style-type: none"> • 출입문의 손잡이 0.8m~0.9m사이에 위치(레버형, 수평·수직막대형) • 사무실 등의 출입문 옆 벽면 1.5m높이에는 점자표지판을 부착
	기타시설	<ul style="list-style-type: none"> • 주출입구의 0.3m 전면에는 점형블록설치 또는 바닥재의 질감을 다르게함 • 주 출입문이 자동문일 경우 자동문 옆에 벨 설치
	3. 장애인전용주차구역	<ul style="list-style-type: none"> • 10대이상의 부설주차장에는 장애인전용주차구역 설치
		<ul style="list-style-type: none"> • 출입구 또는 승강설비에 이르는 통로는 높이차이를 없애고, 유효폭은 1.2m 이상으로 함
		<ul style="list-style-type: none"> • 폭 3.3m이상, 길이 5m이상(평행식주차형식인 경우 폭 2m이상, 길이6m이상) • 주차공간의 바닥면은 높이차가 없어야함(기울기는 1/50이하로 함) • 바닥표면은 미끄러지지않는 재질 • 바닥면은 그림표지로 표시 • 안내표지판 설치
4. 통로	유효폭	<ul style="list-style-type: none"> • 유효폭 2.0m 이상, 높이차 없는 바닥면 • 통로 유효폭 1.5m이상으로 할 경우 50m마다 휠체어의 회전이 가능한 넓이의 장소 확보
	바닥	<ul style="list-style-type: none"> • 부딪히할 경우 경사로 설치 • 미끄러지지 않는 재질, 충격이 적은 재료 사용 • 계단·승강기·화장실의 0.3m 전면에는 점형블록 설치 또는 바닥재의 질감을 다르게 함
	손잡이	<ul style="list-style-type: none"> • 통로의 측면에는 손잡이 연속으로 설치 • 손잡이의 높이는 0.8m~0.9(2중으로 설치시 위쪽손잡이는 0.85m내외, 아래쪽 손잡이는 0.65m내외로 함) • 손잡이 지름은 3.2cm~3.8cm • 손잡이를 벽에 설치할 경우 5cm내외로함 • 손잡이의 양끝부분 및 굴절부분은 점자표지판 설치
		<ul style="list-style-type: none"> • 돌출된 물체의 돌출폭은 1.0m이하
		<ul style="list-style-type: none"> • 높이 0.6m~2.1m이내의 기둥·받침대에 부착된 공작물의 돌출폭은 0.3m이하
		<ul style="list-style-type: none"> • 통로의 상부 유효높이는 2.1m이상 • 2.1m이내 장애물이 있을시 높이 0.6m이하에 난간 또는 보호벽 설치
	보행 장애물	<ul style="list-style-type: none"> • 통로의 상부 유효높이는 2.1m이상 • 2.1m이내 장애물이 있을시 높이 0.6m이하에 난간 또는 보호벽 설치
		<ul style="list-style-type: none"> • 통로의 벽면에는 바닥면으로부터 0.15m~0.35m까지 킥플레이트를 설치
	안전성 확보	<ul style="list-style-type: none"> • 통로의 모서리 부분은 둥글게 마감

〈표계속〉

주요 세부항목		법 적 기 준
5. 경사로	유효폭 및 활동공간	<ul style="list-style-type: none"> • 유효폭 2.0m 이상(2m까지 확보가 곤란한 경우 1.5m까지 완화) • 높이 0.75m마다 1.5m이상의 참 설치 • 경사로의 시작과 끝 굴절부분 및 참에는 1.5mX1.5m 이상의 활동공간 확보
	기울기	<ul style="list-style-type: none"> • 경사로 기울기 1/120이하(높이 16cm이하의 경사로 기울기는 1/8까지 완화)
	손잡이	<ul style="list-style-type: none"> • 경사로 길이 1.8m이상, 높이 0.15m이상인 경우 양측면에 손잡이를 연속으로 설치 • 경사로의 시작과 끝부분에 0.3m이상 연장설치
	재질 및 마감	<ul style="list-style-type: none"> • 경사로의 바닥표면은 미끄러지지 않는 재질 • 양측면에는 5cm이상의 추락방지턱 또는 측벽을 설치 • 휠체어 벽면충돌 충격을 완화하기 위하여 벽에 매트를 부착
6. 승강기	설치 장소 및 활동공간	<ul style="list-style-type: none"> • 여객시설 주 출입구와 가까운 위치에 설치 • 지상에서 대합실까지 도로 양측에 1개소 설치 (지상횡단이 가능한 곳은 도로 편측에 1개소 설치) • 승강장이 양방향식 일 경우 대합실에서 승강장까지 각각 1개소 설치 (중앙식일 경우 대합실에서 승강장까지 1개소만 설치) • 승강장 바닥과 승강기 바닥의 간격은 3cm이하로 함
	크기	<ul style="list-style-type: none"> • 수송능력 및 규격은 15인 이상(건축물의 위차구조등의 이유로 9인승까지 완화가능) • 폭 1.1m 이상, 길이 1.4m 이상 • 출입문 유효폭 0.8m 이상
	이용자 조작설비	<ul style="list-style-type: none"> • 승강기 안팎에 설치되는 모든 스위치 높이는 0.8~1.2m이하로 설치 (스위치수가 많을 경우 1.4m이하까지 완화) • 휠체어사용자를 위해 가로형으로 설치, 높이는 0.85m안팎 • 형태는 버튼식 • 조작반·통화장치는 점자표지판 부착
	기타시설	<ul style="list-style-type: none"> • 승강기 내부에는 수평손잡이 연속으로 설치 • 승강기 내부의 후면에는 거울등을 설치(개폐여부 확인) • 점멸등 및 음향신호기 설치 • 광감지식 개폐장치 설치시 0.3~1.4m이내에 물체 감지 • 도열림장치 설치 • 호출버튼의 0.3m 전면에는 점형블럭 설치 • 승강기 전면의 일부에 유리 사용가능
	설치장소	<ul style="list-style-type: none"> • 주변 보도 여건 및 승객 동선을 고려하여 배치 • 내부계단의 모든 계단에는 상·하행 1개소 설치 • 내부계단 설치시 2개층에 연속하여 설치
	유효폭 및 속도	<ul style="list-style-type: none"> • 유효폭 0.8m 이상 • 속도는 분당 30m이내
7. 에스컬레이터	손잡이	<ul style="list-style-type: none"> • 수평이동 손잡이 1.2m 이상 설치 • 이동손잡이 설치 • 수평이동손잡이 전면에는 1m이상 수평고정손잡이 설치(점자표지판 부착)
	형태	<ul style="list-style-type: none"> • 직선 또는 꺾임형태
	유효폭	<ul style="list-style-type: none"> • 유효폭 2.0m 이상(옥외피난계단은 0.9m이상)
	디딤판 및 철타면	<ul style="list-style-type: none"> • 철타면높이 0.18m 이하, 디딤판 0.28m 이상 • 철타면의 기울기는 60도이상, 계단코는 3cm이하
	손잡이 및 점자표지판	<ul style="list-style-type: none"> • 계단의 측면에는 손잡이 연속으로 설치 • 경사면 손잡이 끝부분은 0.3m이상 수평손잡이 설치 • 양끝·굴절부분에 점자표지판 부착
	재질 및 마감	<ul style="list-style-type: none"> • 미끄러지지 않고 평탄 • 계단코에는 미끄럼방지재로 마감 • 계단의 시작과 끝지점의 0.3m 전면에 점형블럭 설치
	기타시설	<ul style="list-style-type: none"> • 계단측면 난간 설치시 높이2cm이상의 추락방지턱 설치 • 계단코는 계단바닥재와 색상을 달리함



〈표계속〉

주요 세부항목		법 적 기 준
9. 장애인전용 화장실		•남성용·여성용 각 1개소 설치
		•접근 용이시설에 설치
		•바닥면 높이차가 없어야되며, 바닥표면은 미끄러지지 않는 재질
		•0.3m 전면에는 점형블록 설치
		•출입구 벽면에는 남녀구별 점자표지판 부착
10. 대변기		•세정장치·수도꼭지등은 사용하기 편리한 형태로 설치
		•대변기 전면에는 1.4m X 1.4m 활동공간 확보
		•대변기 좌측과 우측에는 0.75m이상 활동공간 확보
		•대변기 칸막이 바닥면적은 폭 1.4m이상 깊이 1.8m이상
		•수평손잡이 설치
		•출입문 유효폭 0.8m이상
		•출입문의 형태는 미닫이문(여닫이문 설치시 바깥쪽, 활동공간 확보시 안쪽)
		•양변기 형태, 바닥 부착형일시 전면 트랩부분에 휠체어 발판이 닿지 않는 형태로 함
		•좌대의 높이는 0.4~0.45m
		•크기가 2mX2m 천장에 부착된 사다리형태의 손잡이 설치 가능
11. 소변기		•세정장치·휴지걸이등은 앉은 상태에서 이용하도록 설치
		•출입문에는 사용여부를 알 수 있도록 설비
		•수평·수직손잡이 설치
		•수평손잡이 높이는 0.8m~0.9m
		•수평손잡이 길이는 0.55m 안팎
		•좌우 손잡이 간격은 0.6m안팎
		•수직손잡이 높이는 1.1m~1.2m
		•돌출폭은 0.25m안팎
		•높이 0.65m~0.85m 이하 설치
		•세면대 하부는 무릎 및 휠체어의 발판이 들어갈 수 있도록 함
12. 세면대		•수도꼭지는 냉·온수 구분을 점자로 표시
		•세면대의 거울은 세로 0.65m이상
		•하단높이는 바닥면으로부터 0.9m안팎
		•거울의 상단부분은 15도 경사지게함
		•수평손잡이 설치
13. 점자블럭	설치장소	•여객시설 주 출입구부터 매표소·대합실등에 이르는 통로에는 점자블럭 설치
	규격 및 색상	•점자블럭은 감지용 점자블럭과 유도용 선형블럭 설치
		•크기는 0.3mX0.3m
		•점형블럭은 블럭당 36개의 돌출점을 가진 것으로 함
		•점형블럭의 돌출점은 반구형·원뿔절단형 또는 반구형·원뿔절단형의 혼합배열형
		•선형블럭은 블럭당 4개의 돌출선을 가진 것을 표준으로 함
	설치방법	•선형블럭 돌출선은 상단부 평면형으로 함
		•점자블럭 색상은 노란색
		•점형·선형블럭 설치 유무
		•유도가 필요시, 위험한장소의 0.3m전면, 선형블럭이 시작·교차 또는 굴절되는 지점에 설치
		•유도방향에 따라 평행하게 연속하여 설치
14. 유도 및 안내시설		•일반안내도가 설치되어 있는 경우
		•점자안내판 설치
		•유도신호장치는 음향시각 및 음색을 고려해서 설치
		•특수신호장치를 소지한 경우 전자식 신호장치 설치
		•종합안내도 및 출입구 안내표시 표기(내외부)
15. 경보 및 피난시설		•점형형태의 비상경보등 설치
		•높이 0.7m ~ 0.9m 이하 설치
16. 매표소·판매기·음료대		•활동공간 확보
		•0.3m 전면에 점형블럭 설치
		•하부에는 0.65m이상 깊이 0.45m이상 공간 확보
		•음료대 분출구 높이는 0.7m~0.85m이하
		•자동 판매기, 자동 발매기 조작버튼은 점자로 표시
		•음료대 조작기는 사용하기 쉬운 형태로 설치
17. 개찰구		•1개 이상은 자동개폐식
18. 승강장		•통과유효폭 0.8m이상
		•안전펜스 및 점형블럭 설치

자료: 이동편의시설의 구조·재질 등에 관한 세부기준 [별표 1]

다. 버스정류장 조사양식

항 목	주요 세부항목	법 적 기 준
계	—	6개 항목
보도	1. 턱낮추기	•보도와 차도의 높이 : 15cm 내외
	2. 활동공간	•휠체어의 진출입, 회전이 가능
점자 블럭	3. 승강장	•점형블럭 설치(보도폭이 좁을시 점형만 설치)
		•선형블럭 설치(보도폭이 넓은 경우 점형과 병행)
안내 시설	4. 위치	•행선지, 시간표등의 버스운행정보에 관한 안내판은 휠체어장애인 및 어린이의 눈높이(1.5m 내외)
	5. 안내판	•점자안내
		•음성안내
대기 시설	6. BIS	•버스정보 조회버튼 1.2m이내 설치

자료: 이동편의시설의 구조·재질 등에 관한 세부기준 [별표 1] 라. 보행환경 조사양식

라. 보도 실태조사 조사양식

구 분	주 요 법 적 기 준
계	7개항목
1. 보도	• 유효보도폭 2m 이상
2. 포장	• 평탄하고 미끄러지지 않는 마감 및 재질
3. 블라드	• 높이 : 80~100cm 내외, 지름 : 10~20cm 내외
4. 턱낮추기	• 보도와 차도의 경계구간은 2cm 이하로 설치
5. 점자블럭	• 점형블럭 설치 유무
	• 선형블럭 설치 유무
6. 횡단보도	• 횡단보도 진출입부 점자블럭 설치



마. 음향신호기 및 잔여표시기 조사양식

구 분		법 적 기 준
계		5개항목
음향 신호기	1. 음향신호기작동여부	• 녹색신호가 켜져 있는 동안에는 균일한 신호음을 내어야 한다.
	2. 스위치거리	• 횡단보도로부터 1미터 이내의 지점
	3. 스위치높이	• 높이는 바닥면으로부터 1.5미터 내외로 하여야한다. (본 과업에서는 1.2m~1.55m를 기준으로 하였음)
	4. 스위치종류	• 리모콘식 음향신호기 설치시 수동식과 함께 설치 가능
잔여 시간 표시기	5. 잔여시간 표시기	<ul style="list-style-type: none"> • 작동여부 • 간선도로, 어린이 보호구역 및 보행우선구역에는 잔여시간 표시기 설치

바. 육교조사양식

구 분	법적기준
계	3개항목
1. 설치위치	• 주변30m내 횡단보도
	• 경사로(승강기, 에스컬레이터, 경사로 함께 설치 가능)
	• 엘리베이터
2. 폭원	• 계단,통로,경사로 유효 폭(2.0m)
3. 손잡이	• 손잡이 높이(0.8~0.9m)
	• 손잡이 지름(3.2~3.8cm)
	• 손잡이틈(0.5cm이상)
	• 손잡이 양끝부분/굴절부분 점자표지

8.2.2 설문조사 양식

교통약자 이동편의증진계획이란?

교통약자라 함은 “고령자(65세 이상), 장애인, 임산부, 어린이, 영유아를 동반한 자 등 생활을 영위함에 있어 불편을 느끼는 자”로 국내 인구의 약 25%를 차지하고 있습니다.

교통약자 이동편의 증진계획의 목적은 교통약자가 “언제 어디서나 안전하고 편리하게 이동”이 가능하도록 교통수단·교통시설·보행환경 등의 자동차 중심 교통체계에서 인간중심 교통체계로 전환하는데 있습니다.

귀하의 고견은 세종시의 교통약자 이동편의 증진을 위한 정책수립에 큰 도움이 될 것이며, 본 설문에 대한 비밀은 통계법 제33조에 의거하여 철저히 보장되오니, 번거롭더라도 성실히 답변을 해주시어 귀하의 고견이 반영될 수 있도록 해 주시면 감사하겠습니다.

조 사 주 체

세종특별자치시 교통과



<input type="checkbox"/> 고령자	<input type="checkbox"/> 장애인	<input type="checkbox"/> 임산부	<input type="checkbox"/> 어린이	<input type="checkbox"/> 영유아를 동반한자
------------------------------	------------------------------	------------------------------	------------------------------	------------------------------------

1. 연령 세 2. 성별 ☐ ① 남 ☐ ② 여 3. 거주지 동

※ 장애인일 경우만 해당 번호 ☐ 에 ☒ 하여 주십시오

4. 장애유형 ☐ ① 지체장애 ☐ ② 시각장애 ☐ ③ 청각장애 ☐ ④ 기타()

5. 장애등급 ()급

6. 귀하는 본 조사의 목적인 “교통약자”에 대해 알고 계십니까?
☐ ① 대부분 알고 있다 ☐ ② 조금 알고 있다 ☐ ③ 거의 모른다

7. “교통약자”에 대해 알고 계시다면 어떤 경로를 통해 알게 됐습니까?
☐ ① 방송매체(TV) ☐ ② 문자매체(신문, 잡지등) ☐ ③ 인터넷
☐ ④ 지인 등을 통해 ☐ ⑤ 본설문을 통하여 ☐ ⑥ 기타()

8. 현재 교통약자 이동이 편함정도가 어느정도라고 생각하십니까?
☐ ① 매우 만족 ☐ ② 만 족 ☐ ③ 보 통 ☐ ④ 불만족 ☐ ⑤ 매우 불만족

9. 주로 이용하는 교통수단 및 시설은 무엇입니까?
☐ ① 승용차(자가운전) ☐ ② 승용차(타인운전) ☐ ③ 도보(도로)
☐ ④ 버스(버스정류장) ☐ ⑤ 철도(철도역) ☐ ⑥ 택시(택시정류장)
☐ ⑦ 특별교통수단(장애인 콜택시, 심부름센터 차량등)

10. 외출시 목적이 무엇입니까?
☐ ① 복지관(장애인, 노인정등) ☐ ② 교육시설(학교, 학원등) ☐ ③ 병원·의원
☐ ④ 상점·쇼핑 ☐ ⑤ 직업·개인업무 ☐ ⑥ 친구·친척
☐ ⑦ 취미·오락활동 ☐ ⑧ 종교활동 ☐ ⑨ 기타()

11. 주로 이동하시는 지역은 어디입니까? (출·퇴근, 등·하교, 쇼핑, 업무, 친교등)
_____시 _____동 ↔ _____시 _____동

12. 교통약자를 위하여 가장 먼저 개선이 되어야 할 부분은 무엇이라고 생각하십니까?
☐ ① 교통수단별 이동편의시설 (버스, 택시등)
☐ ② 여객시설별 이동편의시설 (터미널, 철도역, 공항, 버스정류장)
☐ ③ 도로시설별 이동편의시설 (보도, 지하도, 육교, 횡단보도, 장애인주차장 등)
☐ ④ 기 타()

13. 교통약자를 위하여 가장 우선적으로 개선되어야 할 교통수단은 무엇이라고 생각하십니까?
☐ ① 시내버스(저상버스 포함) ☐ ② 시외·고속버스 ☐ ③ 철 도 ☐ ④ 항공기
☐ ⑤ 장애인 특별교통수단(장애인 심부름센터차량, 장애인콜택시, 셔틀버스 등)
☐ ⑥ 기 타()

1. 교통수단 이용 시 만족도 조사

○ 교통수단 이라 함은 버스차량, 도시철도 및 철도차량, 항공기, 선박, 및 기타차량을 말합니다.

1. 일반버스 차량 이용 시 만족하십니까?

☐ ① 매우 만족 ☐ ② 만족 ☐ ③ 보통 ☐ ④ 불만족 ☐ ⑤ 매우 불만족

2. 일반버스 차량 이용 시 불편사항은 무엇 때문입니까?

- ☐ ① 버스안내시설(노선도, 음성안내 등)이 부족하다.
- ☐ ② 버스승강구의 높이가 높거나 미끄럽다. (승강구 계단 및 재질 등)
- ☐ ③ 버스 손잡이나 좌석이 불편하다. (위치, 크기 등)
- ☐ ④ 정류장까지 접근이 힘들고 위험하다.
- ☐ ⑤ 버스기사가 승차를 거부하거나 난폭운전을 한다.
- ☐ ⑥ 기타()

3. 일반버스 차량 이용 시 불편사항 중 개선이 되어야 하는 것은 무엇입니까?

- ☐ ① 버스안내시설물 설치 및 상세한 정보
- ☐ ② 버스구조의 개선(저상버스, 승강설비 장착 등)
- ☐ ③ 버스정류장 시설의 정비(지붕 및 의자설치, 대기공간 확보 등)
- ☐ ④ 버스운전자의 안전운행 교육 및 소양 개선
- ☐ ⑤ 버스정류장 접근로 개선 (안전시설물 설치, 접근로 포장 등)
- ☐ ⑥ 기타()

4. 저상버스(차체가 낮고 휠체어 승강설비를 갖춘 차량으로 장애인 및 교통약자가 쉽게 이용할 수 있도록 설계된 차량)을 운행 중에 있는 것을 알고 계십니까?

- ☐ ① 알고 있다. ☐ ② 모른다.

5. 저상버스 차량 이용 시 만족하십니까?

☐ ① 매우 만족 ☐ ② 만족 ☐ ③ 보통 ☐ ④ 불만족 ☐ ⑤ 매우 불만족

6. 저상버스차량 이용 시 불편사항은 무엇 때문입니까?

- ☐ ① 버스안내시설(노선도, 음성안내 등)이 부족하다.
- ☐ ② 버스승강구의 높이가 높거나 미끄럽다. (승강구 계단 및 재질 등)
- ☐ ③ 버스 손잡이나 좌석이 불편하다. (위치, 크기 등)
- ☐ ④ 정류장까지 접근이 힘들고 위험하다.
- ☐ ⑤ 버스 기사가 승차를 거부하거나 난폭운전을 한다.
- ☐ ⑥ 기타()



7. 저상버스 차량 이용 시 불편사항 중 개선이 되어야 하는 것은 무엇입니까?

- ☐ ① 버스안내시설물 설치 및 상세한 정보
☐ ② 버스구조의 개선(저상버스, 승강설비 장착 등)
☐ ③ 버스정류장 시설의 정비(지붕 및 의자설치, 대기공간 확보 등)
☐ ④ 버스운전자의 안전운행 교육 및 소양 개선
☐ ⑤ 버스정류장 접근로 개선 (안전시설물 설치, 접근로 포장 등)
☐ ⑥ 기타()

8. 대중교통 이용이 어려운 장애인을 위하여 집 앞까지 차량이 와서 원하는 목적지까지 데려다 주는 특별교통수단 서비스(교통약자의 이동지원을 위해 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량)를 제공하고 있는 것을 알고 계십니까?

- ☐ ① 알고 있다. ☐ ② 모른다.

9. 특별교통수단 이용 시 만족하십니까?

- ☐ ① 매우 만족 ☐ ② 만족 ☐ ③ 보통 ☐ ④ 불만족 ☐ ⑤ 매우 불만족

10. 특별교통수단 불편사항은 무엇입니까?

- ☐ ① 보호자가 없을 경우 이용이 불가능 ☐ ② 리프트가 없어 승하차가 어려움
☐ ③ 차량예약이 번거롭고 어려움 ☐ ④ 이용을 원하는 시간에 예약이 어려움
☐ ⑤ 운전원 또는 상담원이 불친절함 ☐ ⑥ 운행지역이 제한됨
☐ ⑦ 기타()

11. 특별교통수단 도입 확대에 대해 어떻게 생각하십니까?

- ☐ ① 교통약자를 위해 꼭 필요하다.
☐ ② 이용효율이 떨어져 도입할 필요가 없다.
☐ ③ 기타의견()

12. 장애인을 위한 교통서비스는 어떤 형태가 가장 좋다고 생각하십니까?

- ☐ ① 버스에 편의시설을 만들어 일반인과 같이 이용할 수 있도록 함
☐ ② 휠체어 리프트가 있는 특별노선버스(예: 장애인, 노약자 무료 셔틀버스 등)를 운행함
☐ ③ 특별차량을 이용하여 집 앞에서 목적지까지 데려다 주는 서비스 제공
☐ ④ 정부에서 지원하여 자가용 차량을 구입하게 함
☐ ⑤ 정부에서 일정의 교통비를 지원함
☐ ⑥ 기타의견()

II. 여객시설 이용 시 만족도 조사

○ 여객시설이라 함은 버스정류장, 버스터미널, 도시철도 및 철도역, 공항 및 여객선을 말합니다.

1. 현재 교통약자를 위하여 가장 우선적으로 개선되어야 할 여객시설은 무엇이라고 생각하십니까?

☐ ① 시외·고속버스터미널 ☐ ② 버스정류장 ☐ ③ 철도역 ☐ ④ 기타()

2. 현재 여객시설의 이동편의시설 이용 시 만족함은 어느 정도입니까?

☐ ① 매우 만족 ☐ ② 만 족 ☐ ③ 보 통 ☐ ④ 불만족 ☐ ⑤ 매우 불만족



3. 위의 여객시설 이동편의시설 이용 시 불편사항은 무엇입니까? (복수응답 가능)

- ☐ ① 출입구 및 보행 접근로상의 문제점(높은 계단, 경사로 기울기 등)
- ☐ ② 매표소·개찰구 및 승강시설 이용불편
- ☐ ③ 안내시설 및 정보제공 미비(전자문자판, 안내방송, 수화안내시스템 등)
- ☐ ③ 위생시설 사용의 어려움(장애인 화장실)
- ☐ ④ 엘리베이터 및 에스컬레이터 시설 부족
- ☐ ⑤ 점자블록, 자동문, 미끄러운 바닥 등 편의시설 부족
- ☐ ⑥ 기 타()

4. 버스정류장 이용 시 만족도는 어느 정도입니까?

☐ ① 매우 만족 ☐ ② 만 족 ☐ ③ 보 통 ☐ ④ 불만족 ☐ ⑤ 매우 불만족



5. 위의 버스정류장 이용 시 불만족스럽다면 무엇 때문입니까?

- ☐ ① 버스정류장 주변 도로(보도) 접근이 어려움
- ☐ ② 버스정류장 연석과 승강구의 높이차
- ☐ ③ 안내시설(안내표지판, 버스정류장 주변 점자블록 등) 부족
- ☐ ④ 버스정류장 주변보도의 폭이 좁음 (대기공간 협소)
- ☐ ⑤ 버스정류장 시설이 노후화 (정류장 의자 및 지붕 등의 미설치, 파손 및 불량)
- ☐ ⑥ 기 타()

III. 도로 이용 시 만족도 조사

- 도로라 함은 보도 및 횡단보도, 지하도, 육교등을 말합니다.

1. 교통약자를 위하여 가장 우선적으로 개선되어야할 도로시설은 무엇이라고 생각하십니까?

☐ ① 보도 ☒ ② 횡단보도 ☐ ③ 지하도 ☐ ④ 육교 ☐ ⑤ 기타()

2. 보도 이용 시 만족하십니까?

☐ ① 매우 만족 ☐ ② 만족 ☐ ③ 보통 ☐ ④ 불만족 ☐ ⑤ 매우 불만족

3. 보도 이용 시 불편사항은 무엇 때문입니까?

- ☐ ① 유효보도폭원의 협소 ☐ ② 보도의 포장상태 불량

☐ ③ 맨홀 등 보도상의 지장물 설치 불량 ☐ ④ 급격한 경사로

☐ ⑤ 전신주, 간판 등 보도통행상의 장애물 ☐ ⑥ 보도 턱 낮추기 불량 및 미흡

☐ ⑦ 차량진출입부로 인한 보도단절 ☐ ⑧ 횡단보도 횡단 시 사고위험

☐ ⑨ 보도상의 불법 주·정차 ☐ ⑩ 보도상의 오토바이 통행

☐ ⑪ 야간통행 시 가로등 밝기

☐ ⑫ 점자블록 및 음향신호기 등의 장애인 이동편의시설 미설치

☐ ⑬ 기타 ()

4. 육교 이용 시 만족하십니까?

☐ ① 매우 만족 ☐ ② 만족 ☐ ③ 보통 ☐ ④ 불만족 ☐ ⑤ 매우 불만족

5. 육교 이용 시 불편사항은 무엇 때문입니까?

- ☐ ① 설치 장소
 ☐ ② 계단
☐ ③ 경사로
 ☐ ④ 관리상태 불량
☐ ⑤ 기타()

6. 육교의 계단 이용 시 불편사항 중 개선이 되어야 하는 것은 무엇입니까?

- ☐ ① 계단의 높이(기울기) ☐ ② 계단의 재질 ☐ ③ 계단의 손잡이
☐ ④ 추락방지시설 ☐ ⑤ 계단의 유효폭 ☐ ⑥ 청결상태 유지
☐ ⑦ 기타()

IV. 귀하가 앞에서 교통약자 편의시설 및 보행환경개선을 위해 가장 중요한 수단 및 시설에 대해 1~10 등급을 매긴다면 몇 등급을 주시겠습니까?

<등급기준>

매우 만족		만 족		보 통		불만족		매우 불만족	
10등급	9등급	8등급	7등급	6등급	5등급	4등급	3등급	2등급	1등급

구 분		전체평가(이용만족도)
교통수단	버 스	
	도시철도 및 전철	
	특수 차량	
구 분		전체평가(이용만족도)
여객시설	버스 정류장	
	여객자동차 터미널	
	도시철도 및 전철역사	
구 분		전체평가(이용만족도)
보행환경	보도의 유효폭	
	포 장	
	기 울 기	
	턱 낮추기	
	점자 블록	
	음향 신호기	
	지하도 및 육교	

조사에 협조해 주셔서 감사합니다!

본 교통약자 이동편의 증진계획에 도움이 될 말씀이나 설문내용 외 느낀 애로사항이나 건의사항이 있으시면 기입하여 주시기 바랍니다. 교통약자 이동편의 증진계획에 적극적으로 반영하겠습니다.

참여 기술자 명단

과 업 명 : 제2차 세종특별자치시 교통약자 이동편의증진 기본계획 수립

과업기간 : 2017. 5~ 2017.12

■ 참여 전문인력

참 여 기 술 자 명 단				
참여 업무 내용	참여기간	성 명	주민등록번호	기술 등급
과업책임기술자	16.02.02. ~16.11.27	위 대 한	711105 - 1573518	특급기술자
개선안 도출	〃	김 세 철	721215 - 1632325	특급기술자
개선안 도출	〃	최 홍 근	710915 - 1469519	특급기술자
현황분석	〃	오 세 원	710426 - 1019010	특급기술자
도 면 작 성	〃	이 동 선	671117 - 1010323	고급기술자