

강원도 교통약자 이용편의 증진 지원계획 (2017~2021)

최종보고서

2017. 12. 14

제 출 문

강원도지사 귀하

본 보고서를 귀 강원도가 의뢰한 『강원도 교통약자 이동편의 증진 지원계획(2017~2021)』의 최종보고서로 제출합니다.

2017. 12. 14

(주)진화기술공사 대표 차선숙

책임기술자 : 박효기
참여기술자 : 손동혁
이문표
이창용
김유철
강경택
김윤일

차 례

<요약>

1. 과업의 개요	1
2. 관련법 및 관련계획	1
3. 교통약자 수요조사	3
4. 이동편의시설 현황 조사	4
5. 목표설정 및 추진전략	5
6. 추진전략별 추진방안	7
7. 특별교통수단	10
8. 저상버스	13
9. 소요예산지원계획	15
10. 정책제언 및 결론	16

<1장> 과업의 개요

1. 과업의 추진근거	19
2. 과업의 목적	19
3. 과업의 내용	19
4. 과업의 추진절차 및 내용	21

<2장> 관련법 및 관련계획

1. 관련법	25
2. 관련계획	27

<3장> 사전 계획검토

1. 국가계획	33
2. 강원도 계획	35
3. 지자체 계획	36

<4장> 교통약자 수요조사

1. 인구 현황	58
2. 교통약자 현황	62
3. 장애인 현황	63

〈5장〉 이동편의시설 현황 조사

1. 교통약자 이동편의시설	66
2. 보행환경	75

〈6장〉 목표설정 및 추진전략

1. 목표설정	79
2. 추진전략	80

〈7장〉 추진전략별 추진방안

1. 공통사항	84
2. 교통수단	88
3. 여객시설	89
4. 도로(보행환경)	90
5. 교통약자 광역이동지원센터	94

〈8장〉 특별교통수단

1. 특별교통수단 도입계획	98
2. 특별교통수단 운영계획	100
3. 특별교통수단 운영의 광역화	108
4. 특별교통수단 요금통합계획	113
5. 특별교통수단 예산지원계획	117
6. 특별교통수단 운전자 교육계획	123

〈9장〉 저상버스

1. 저상버스 도입계획	126
2. 운전자 교육계획	131

〈10장〉 소요예산지원계획

1. 국가지원예산	134
2. 지자체 예산배분 계획	135

〈11장〉 정책제언 및 결론

1. 정책제언	138
2. 결론	142

〈부록(1)〉 18개 시/군 합동회의

제1차 : 2017년 9월 04일145

제2차 : 2017년 9월 27일152

〈부록(2)〉 시/군 현황자료

표 차 례

〈표0-1〉 희망택시 추진상황	3
〈표0-1〉 교통약자 이동편의 여객시설에 대한 설치율 현황 및 목표율 비교	4
〈표0-2〉 교통약자 이동편의 교통수단에 대한 설치율 현황 및 목표율 비교	4
〈표0-3〉 교통약자 이동편의 교통수단에 대한 만족도 현황 및 목표점수 비교	5
〈표0-4〉 보행환경 이동편의시설 설치율 및 만족도 비교	5
〈표0-5〉 강원도 교통약자 이동편의 증진 지원계획의 기본 방향 및 목표	6
〈표0-6〉 교통약자 이동편의시설의 계획목표	7
〈표0-7〉 국가 저상버스 도입(대체)계획	8
〈표0-8〉 지자체별 특별교통수단의 도입계획 기준	8
〈표0-9〉 보도 관리실태점검 양식	9
〈표0-10〉 횡단보도 관리실태점검 양식	9
〈표0-11〉 2016년 기준 특별교통수단 법정보유 기준 및 시/군별 보유현황	10
〈표0-12〉 특별교통수단 광역화에 따른 권역구분도	11
〈표0-13〉 권역계획 및 권역별 장애인 배분 현황	12
〈표0-14〉 시/군별 특별교통수단 법정대수를 기준으로 한 인건비 예측	13
〈표0-15〉 저상버스 도입현황 및 계획(2016년 기준)	14
〈표0-16〉 중형 저상버스 도입현황 및 계획	14
〈표0-17〉 특별교통수단 예산지원체계	15
〈표1-1〉 세부근거	19
〈표1-2〉 과업의 범위	20
〈표1-3〉 과업 추진계획	21
〈표2-1〉 관련법의 제정현황과 차별성	25
〈표2-2〉 시설과 관련된 관련법	26
〈표2-3〉 관련계획	27
〈표2-4〉 제4차 편익증진 국가종합 5개년계획추진경위	28
〈표2-5〉 제4차 편익증진 국가종합 5개년계획기본방향	28
〈표2-6〉 지자체별 편의시설 정비계획(강원도)	29
〈표3-1〉 제3차 교통약자 이동편의 증진계획의 비전 및 목표	33
〈표3-2〉 희망택시 추진상황	35
〈표3-3〉 2017년~2021년 희망택시 운영계획	35
〈표3-4〉 교통약자 이용편의 증진계획 수립여부	36
〈표3-5〉 춘천시 교통약자 이동편의증진	37
〈표3-6〉 동해시 교통약자 이동편의증진	40
〈표3-7〉 동해시 이동편의 시설 목표 서비스 수준	41
〈표3-8〉 삼척시 교통약자 이동편의증진	42
〈표3-9〉 영월군 교통약자 이동편의증진	45
〈표3-10〉 평창군 계획지표	46
〈표3-11〉 정선군 교통약자 이동편의증진	47

<표3-12> 철원군 계획지표(설치율 및 만족도의 종합점수)	48
<표3-13> 화천군 설치율 및 만족도, 종합점수 목표	50
<표3-14> 양구군 교통약자 이동편의증진	51
<표3-15> 인제군 기본목표 및 실천전략	52
<표3-16> 인제군 개선기준	53
<표3-17> 고성군 계획지표(설치율 및 만족도의 종합점수)	53
<표3-18> 양양군 계획지표(설치율 및 만족도의 종합점수)	54
<표4-1> 강원도 과거 인구추이	58
<표4-2> 국가 장래인구 전망	59
<표4-3> 강원도 인구현황	60
<표4-4> 국가 장래인구전망	61
<표4-5> 교통약자 현황	62
<표4-6> 장애인 및 증가율 분석	63
<표5-1> 제3차 국가 교통약자 이동편의증진계획 이동편의시설 설치율 목표	66
<표5-2> 제3차 국가 교통약자 이동편의증진계획 이동편의시설 만족도 목표	67
<표5-3> 교통약자 이동편의 여객시설에 대한 설치율 현황 및 목표율 비교	67
<표5-4> 교통약자 이동편의 여객시설 설치율 조사결과	68
<표5-5> 교통약자 이동편의 교통수단에 대한 설치율 현황 및 목표율 비교	69
<표5-6> 교통약자 이동편의 교통수단 설치율 조사결과	70
<표5-7> 교통약자 이동편의 여객시설에 대한 만족도 현황 및 목표점수 비교	71
<표5-8> 교통약자 이동편의 여객시설 만족도 조사결과	72
<표5-9> 교통약자 이동편의 교통수단에 대한 만족도 현황 및 목표점수 비교	73
<표5-10> 교통약자 이동편의 교통수단 만족도 조사결과	74
<표5-11> 제3차 국가 교통약자 이동편의증진계획 보행환경 이동편의시설 설치율 목표	75
<표5-12> 제3차 국가 교통약자 이동편의증진계획 이동편의시설 만족도 목표	75
<표5-13> 보행환경 이동편의시설 설치율 및 만족도 비교	75
<표5-14> 교통약자 보행환경 이용실태조사 결과	76
<표6-1> 강원도 교통약자 이동편의 증진 지원계획의 기본 방향 및 목표	79
<표6-2> 인구밀도 현황	80
<표7-1> 교통약자 이동편의시설의 계획목표	84
<표7-2> 교통약자 이용증진계획 수립 및 관리와 연관된 조직체계	86
<표7-3> 국가 저상버스 도입(대체)계획	88
<표7-4> 지자체별 특별교통수단의 도입계획 기준	89
<표7-5> 보도 관리실태점검 양식	90
<표7-6> 횡단보도 관리실태점검 양식	90
<표7-7> 교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙 별표 2(보행안전시설물의 구조/시설기준)	91
<표7-8> 계속	92
<표7-9> 교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙 제10조(보행우선구역 관리대장)	93
<표7-10> 강원도 광역이동지원센터의 인력 운영현황	94
<표7-11> 강원도 광역이동지원센터의 콜 지원현황	95
<표8-1> 2016년 기준 특별교통수단 법정보유 기준 및 시/군별 보유현황	98

〈표8-2〉 특별교통수단 도입계획	99
〈표8-3〉 특별교통수단 이용자에 대한 법률 해석	100
〈표8-4〉 특별교통수단 도입에 관한 법 및 시행규칙에 대한 이해	101
〈표8-5〉 보건복지부 보행상 장애 표준 기준표	102
〈표8-6〉 특별교통수단을 휠체어 장애인 위주로 재편하는 것에 대한 시/군 의견	103
〈표8-7〉 장애인 이용가능 교통수단	104
〈표8-8〉 등록된 장애인의 휠체어 및 비 휠체어 장애인 현황(2016년 현재)	105
〈표8-9〉 비 휠체어 장애인 이용가능 교통수단 운영현황 및 계획	106
〈표8-10〉 특별교통수단의 연계운영개요	108
〈표8-11〉 광역화 운영방안 비교	110
〈표8-12〉 권역계획 및 권역별 장애인 배분 현황	110
〈표8-13〉 광역화 운영에 따른 특별교통수단의 추가 도입계획	111
〈표8-14〉 2018년 강원도 특별교통수단 광역화 운영계획	112
〈표8-15〉 18개 시/군 요금현황	113
〈표8-16〉 특별교통수단 관내이용요금 현황	113
〈표8-17〉 특별교통수단 관외이용요금 현황	114
〈표8-18〉 특별교통수단 이용요금 통합화 검토개요	115
〈표8-19〉 특별교통수단 이용요금 통합화 방안	115
〈표8-20〉 특별교통수단 이용요금 통합화 지자체 의견수렴결과	116
〈표8-21〉 2016년 시/군별 특별교통수단 운영비의 인건비 집행현황	117
〈표8-22〉 시/군별 특별교통수단 법정대수를 기준으로 한 인건비 예측	119
〈표8-23〉 2017년 시/군별 특별교통수단 대수와 예산규모	120
〈표8-24〉 지역낙후도	121
〈표8-25〉 특별교통수단 운영비(인건비) 지원에 지역낙후를 반영하는 것에 대한 지자체 의견	122
〈표8-26〉 교통약자 이동편의법 제13조(교통사업자 등에 대한 교육)	123
〈표8-26〉 교통약자 이동편의법 시행규칙 제3조(교육의 방법 등)	123
〈표9-1〉 교통약자의 이동편의 증진법 제14조(노선버스의 이용 보장 등)	126
〈표9-2〉 국토교통부 중형저상버스 보급계획(2017~2021)	127
〈표9-3〉 중형저상버스 개요	128
〈표9-4〉 저상버스 도입현황 및 계획(2016년 기준)	129
〈표9-5〉 중형 저상버스 도입현황 및 계획	129
〈표9-6〉 차령연한 기준	130
〈표9-7〉 교통약자 이동편의법 제13조(교통사업자 등에 대한 교육)	131
〈표10-1〉 복권 및 복권기금법 제23조 제2항 별표	134
〈표10-2〉 특별교통수단 예산지원체계	135
〈표11-1〉 조사 내용 및 방법 제안	140
〈표〉 보행환경시설 조사 및 관리의 범위 설정(예시)	141
〈표 부록(1)-1〉 1차 합동회의 내용	146
〈표 부록(1)-2〉 표 계속	147
〈표 부록(1)-3〉 표 계속	148
〈표 부록(1)-4〉 표 계속	149

〈표 부록(1)-5〉 표 계속	150
〈표 부록(1)-6〉 표 계속	151
〈표 부록(1)-7〉 2차 합동회의 내용	152
〈표 부록(2)-1〉 이동 편의시설 현황(1)	156
〈표 부록(2)-2〉 이동 편의시설 현황(2)	158
〈표 부록(2)-3〉 이동 편의시설 현황(4)	160
〈표 부록(2)-4〉 이동 편의시설 현황(5)	162
〈표 부록(2)-5〉 이동 편의시설 현황(6)	164
〈표 부록(2)-6〉 이동 편의시설 현황(9)	166
〈표 부록(2)-7〉 이동 편의시설 현황(12)	168
〈표 부록(2)-8〉 이동 편의시설 현황(13)	170
〈표 부록(2)-9〉 이동 편의시설 현황(16)	172
〈표 부록(2)-10〉 이동 편의시설 현황(18)	174
〈표 부록(2)-11〉 국가 장애인구전망	176
〈표 부록(2)-12〉 장애인 세부현황(등록기준)	178
〈표 부록(2)-13〉 도로 및 보도 현황	180
〈표 부록(2)-14〉 이동 운송시설(교통수단) 현황	182
〈표 부록(2)-15〉 주차장 현황	184

그 림 차 례

[그림7-1] 콜센터(광역이동지원센터)의 운영개요	94
[그림8-1] 강원도 도시연결체계 및 권역분할계획	109
[그림9-1] 일반저상버스와 중형저상버스의 차이	127
[그림 부록-1] 회의전경	151
[그림 부록-2] 회의전경 및 중형저상버스 견학 전경	152

요약

요약

1. 과업의 배경

가. 과업의 추진근거

본 과업은 교통약자 이동편의 증진법 제6조 및 제7조(지방교통약자 이동편의 증진계획의 수립 등)에 근거하여 추진함.

나. 과업의 목적

첫째, 교통약자 이동편의 증진법에 의한 법정계획을 수립하고

둘째, 18개 시/군별로 수립된 교통약자 이동편의 증진계획을 검토하여 도 차원에서 종합적인 조정과 관리가 가능하도록 하며

셋째, 특별교통수단을 광역적으로 연계하여 운영할 수 있는 협력체계 구축을 목적으로 함.

다. 과업의 내용

과업의 내용은 교통약자 이동편의 증진법에서 요구하는 필수 사항과 과업지시서에 의하고 추가적으로 18개 시/군 제3차 교통약자 이동편의증진계획을 검토함.

2. 관련법 및 관련계획

가. 관련법

본 강원도 교통약자 이동편의증진 지원계획 수립을 위해 교통약자의 이동편의 증진법, 장애인·노인·임산부 등의 편의증진보장에 관한 법률, 장애인고용촉진 및 직업재활법, 장애인복지법 등을 살펴보고 이를 적용하였음.

나. 관련계획

국가계획으로는 제2차 및 제3차 국가 교통약자 이동편의 증진계획(2012~2016), 제4차 편익증진 국가종합 5개년계획(2015~2019), 제4차 장애인 정책발전 5개년계획(2013~2017)을 참조하였고, 강원도 계획으로는 희망택시 도입계획과 제3차 18개 시/군 교통약자 이동편의 증진계획을 검토하였음.

1) 국가계획의 주요내용

① 교통수단 이동편의시설 개선·확충 및 저상버스·특별교통수단 확대

교통약자가 불편함 없이 버스·철도·항공기 등 교통수단을 이용할 수 있도록, 이동편의시설 기준 적합 설치비율 향상에 대한 목표를 아래와 같이 제시하고 있음.

○ 일반버스 : 전자문자안내판, 자동안내시설 등을 확충하여 기준 적합 설치율을 82%까지 향상

○ 저상버스, 철도차량, 항공기 등 : 현 상태 유지를 위한 관리를 통해 적합 설치율 90% 이상 유지

○ '21년까지 전국 시내버스의 42%(서울 65%, 광역시 45%, 9개도 32%)를 저상버스로 보급하고, 특별교통수단은 '21년까지 모든 지자체가 법정보급대수를 100% 달성

② 교통시설 이동편의시설 개선·확충

교통약자가 불편함 없이 여객자동차터미널, 역사, 공항터미널 등 교통시설을 이용할 수 있도록, 이동편의시설 기준 적합 설치비율 향상에 대한 목표를 아래와 같이 제시하고 있음.

○ 여객자동차터미널 : 점자블록 등 유도·안내시설, 위생시설, 장애인 전용 주차구역 등을 확충하여 기준 적합 설치비율을 73%로 향상

○ 도시철도 및 전철역사, 철도역사, 공항여객터미널 등 : 기준 적합 설치비율 90% 이상 유지하고 이를 위해, 교통시설의 이동편의시설 개선·확충을 위해 여객자동차터미널, 여객선터미널, 철도역사 등에 장애물 없는 생활환경(Barrier Free) 조성사업을 시행

③ 주요 관련 내용

○ 농어촌 지역 및 소규모 마을 운행이 가능한 중형 저상버스 시범운행을 '17년 실시하고, 상용화 기반을 마련해 '19년부터 상용화시행

○ 현재, 시·군 단위의 특별교통수단 운영으로 인해 발생하는 교통약자의 이동제약 문제를 해결하기 위해, 시·군간 특별교통수단 운영 시스템을 연계할 수 있는 방안을 연구(~'19년)

2) 강원도계획의 주요내용

강원도 계획으로는 2014년 희망택시 시범사업을 시작으로 2015년 조례를 개정하여 운영하고 있는 희망택시에 대한 2017년 강원도 건설교통업무계획을 검토하였음.

〈표0-1〉 희망택시 추진상황

구분	내용	비고
2014년	희망택시 시범사업추진	
	운행대상 : 5개 시/군(춘천6, 횡성3, 영월1, 평창1, 양구4)	
	운행실적 : 3,716회 운행, 4,716명 수송	
2015년	희망택시사업 확대추진	
	운행대상 : 12개 시/군, 57개 마을	
	운행실적 : 27,916회 운행, 38,423명 수송	
2016년	희망택시사업 확대추진	
	운행대상 : 12개 시/군, 80개 마을	
	운행실적 : 27,916회 운행, 38,423명 수송	

참고) 12개 시/군은 춘천, 원주, 강릉, 삼척, 횡성, 영월, 평창, 정선, 화천, 양구, 인제, 양양 임

3. 교통약자 수요조사

가. 인구 현황

장래 교통약자 및 장애인 수의 예측은 국가 장래인구예측과 강원도 과거 인구현황을 토대로 인구추이를 가늠하여 정책 방향을 제시하였고, 장래 장애인의 수는 각 지자체별 및 과거 추이를 토대로 예측하였음.

강원도의 과거인구추이를 분석하면 2014년 1,558,885인에서 2016년 1,566,639으로 0.2484%가 증가되었고, 국가 장래인구 전망은 2016년 기준으로 2021년에 0.3392% 증가한 52,123,644인 임.

강원도의 과거 인구추이와 국가 장래인구 전망은 비슷한 수준의 증가율(0.24%~0.34%)을 보임에 따라 강원도의 과거 인구추이를 기준으로 계획기간의 인구를 예측하였음.

나. 교통약자 현황

과거 및 현재 교통약자의 현황수요를 토대로 장래 교통약자의 수를 전망하면 전체 교통약자는 고령자의 증가에 기인하여 증가하는 하는 반면 장애인 수는 지역별로 차이는 있지만 감소하는 경향을 보이고 있어 교통약자에 관한 교통시설은 지속적인 도입 및 개선을 기본방향으로 설정하였음.

다. 장애인 현황

전체 장애인 및 장애인 1~2 등급의 인구수는 -0.7360% 감소하고 있음.

4. 이동편의시설 현황 조사

가. 교통약자 이동편의시설

지자체별 교통약자 이동편의 여객수단에 대한 지자체별 설치율을 조사결과 강원도는 2016년 기준으로 국가 목표 설치율에 95%를 달성한 것으로 조사되었음.

〈표0-2〉 교통약자 이동편의 여객시설에 대한 설치율 현황 및 목표율 비교

구분		여객시설(2016년)					평균
		여객 터미널	버스 정류장	철도역사	공항	여객 선터미널	
강원도 현황	시 평균	52.6	36.9	83.3	-	69.2	
	군 평균	56.5	41.7	60.6	-	-	
	전체평균	54.6	39.3	72.0	-	69.2	58.8
국가목표	2016년	52.1	33.1	79.7	-	67.6	58.1
	2021년	72.0	51.0	90.0	-	79.0	73.0

지자체별 교통약자 이동편의 교통수단에 대한 설치율 현황을 살펴보면 강원도는 2016년 기준으로 국가 목표 설치율에 86% 수준으로 조사되었음.

〈표0-3〉 교통약자 이동편의 교통수단에 대한 설치율 현황 및 목표율 비교

구분		교통수단(2016년)				평균 (%)
		일반버스	저상버스	철도	여객선	
강원도 현황	시 평균	69.1	84.2	-	-	
	군 평균	41.2	-	-	-	
	전체평균	55.2	84.2	-	-	46.5
국가목표	2016년	68.3	93.0	-	-	80.7
	2021년	79.0	90% 이상		-	84.5

지자체별 교통약자 이동편의 교통수단에 대한 만족도 조사결과를 살펴보면 철도는 2016년 국가 만족도 목표를 달성한 것과는 달리 일반버스에 93%에 불과한 것으로 나타났다. 2021년 국가 만족도 목표점수는 크게 향상되어 제3차 교통약자 이동편의 증진계획에서 국가 만족도 목표점수를 달성하기 위해선 적극적인 관리가 필요한 것으로 제안하였음.

〈표0-4〉 교통약자 이동편의 교통수단에 대한 만족도 현황 및 목표점수 비교

구분		교통수단(2016년)				평균 (%)
		일반버스	저상버스	철도	여객선	
강원도 현황	전체평균	54.1	-	77.0	-	65.6
국가목표	2016년	58.0	-	63.0	-	60.5
	2021년	70.0	-	80.0	-	75.0

나. 보행환경

강원도의 지자체별 교통약자 보행환경의 평균 설치율은 국가 목표의 92%, 만족도는 국가 목표의 89% 수준이고, 장래 지자체별 교통약자 보행환경의 목표 설치율은 국가 목표의 94%, 만족도는 국가 목표의 92% 수준으로 국가가 기대하는 수준을 달성하기 위해선 목표를 상향조정할 필요가 있음을 제안하였음.

〈표0-5〉 보행환경 이동편의시설 설치율 및 만족도 비교

구분		보행환경		비고
		설치율	만족도	
2016년	강원도 현황	61.0	50.9	지자체 평균
	국가 목표	66.6	56.0	
2021년	강원도 목표	74.2	64.7	지자체 평균
	국가 목표	79.0	70.0	

5. 목표설정 및 추진전략

가. 목표설정

강원도 교통약자 이동편의 증진 지원계획의 목표는 제3차 국가 교통약자 이동편의 증진계획에서 제시한 목표 달성을 기본으로 하였고, 여기에 강원도의 지역적 여건을 고려한 세부전략을 수립하였음.

〈표0-6〉 강원도 교통약자 이동편의 증진 지원계획의 기본 방향 및 목표

구분	기본방향	달성목표		
국가계획	더불어 행복한 교통복지 구현	이동편의시설 기준 적합 설치비율 72.5%→81.4%	저상버스는 시내버스 보급비율 32%	특별교통수단 법정기준 100% 달성
			중형저상버스는 농어촌버스 보급비율 13.0%	
(강원도 지역특성 고려)		(국가 목표 실현)		
강원도 계획	저밀도 지역 교통복지 사각지대 최소화	국가 계획 목표 달성		

나. 추진전략

1) 공통사항

☐ 지자체별 교통약자 이동편의시설의 계획목표 통일하고, 교통약자 이동편의시설 증진계획의 수립 및 시행을 위해 유관부서와의 협조체계 구축하도록 함.

2) 교통수단

- ☐ 국가 계획지표 및 지자체별 여건을 고려한 지자체별 저상버스 도입계획 수립함
- ☐ 지자체별 특별교통수단의 도입계획을 통일하고, 특별교통수단의 광역화 및 이용요금의 일원화함.

3) 여객시설

☐ 여객시설은 지속적인 관리 및 개선체계 수립하도록 함.

4) 도로(보행환경)

☐ 지속적인 보행환경사업을 추진하기 위한 체계와 지자체별 보행우선구역 지정현황 및 관리체계 구축함

5) 교통약자 광역이동지원센터

☐ 현재의 운영실태를 점검하고 향후 효율적인 운영방안을 모색하기 위한 방안을 제시함

6. 추진전략별 추진방안

가. 지자체별 교통약자 이동편의시설의 계획목표 통일

교통약자 이동편의시설에서 지자체가 직접 투자하고, 관리하는 시설은 국가가 제시한 계획목표를 달성하도록 하고, 지도 및 관리가 필요한 시설은 아래와 같이 지자체별로 계획목표를 설정함

〈표0-7〉 교통약자 이동편의시설의 계획목표

구분		2021년 국가목표 (설치율 %)	2021년 강원도	
			공통목표 (설치율 %)	지자체 목표 (설치율 %)
교통 수단	일반버스	79.0%	--	지자체별 목표
	저상버스	90% 이상 유지	90% 이상 유지	-
	도시철도 및 전철	90% 이상 유지	-	지자체별 목표
	철도	90% 이상 유지	-	지자체별 목표
	항공기	90% 이상 유지	-	지자체별 목표
	여객선	39.0%	-	지자체별 목표
여객 시설	여객자동차터미널	72.0%	-	지자체별 목표
	도시철도 및 전철 역사	90.0%	-	지자체별 목표
	철도 역사	90.0%	-	지자체별 목표
	여객선터미널	79.0%	-	지자체별 목표
	버스정류장	51.0%	51.0%	-
보행환경		79.0%	79.0%	-

나. 교통약자 이동편의시설 증진계획의 수립 및 시행을 위한 유관부서의 협조체계 구축

교통약자 이동증진계획법에서 요구하는 관리실태를 점검하고 계획을 수립하기 위해선 많은 자료를 필요로 하는데 이러한 자료를 관리하는 담당부서가 분산되어 있어 체계적인 실태점검

이 어려운 실정임을 감안하여 교통약자 이동증진계획과 관련된 조직을 토대로 유관부서 협조 체계를 구성하도록 제안함.

다. 국가 계획지표를 고려한 지자체별 저상버스 도입계획 수립

시내버스를 대상으로 하는 저상버스와 농어촌버스를 대상으로 하는 중형저상버스에 대한 도입계획을 아래와 같이 제시하였음.

〈표0-8〉 국가 저상버스 도입(대체)계획

구분	대상버스	도입차종	도입(대체)율	비고
시	시내버스	저상버스	32%	
	마을버스	중형저상버스	16%	
군	농어촌버스	중형저상버스	13%	

주) 도입(대체)율은 운행되고 있는 버스의 율임.

라. 지자체별 특별교통수단의 도입계획 통일

지자체별 특별교통수단의 도입계획을 아래와 같이 법정 도입기준 및 도입계획을 제시하였음.

〈표0-9〉 지자체별 특별교통수단의 도입계획 기준

구분	내용	비고
도입기준	장애인 1~2 등급 200명당 1대	
도입계획	강원도의 장애인 1~2 등급 수는 감소함에 따라 원칙적으로 현재 법정목표 도입대수를 유지함 단, 장애인 수가 증가하는 홍천군과 화천군은 2021년 기준 장애인 1~2 등급 수를 예측하여 계획함.	도입대수 산정은 사사오입함

마. 특별교통수단의 광역화 및 이용요금의 일원화

특별교통수단의 광역화 및 이용요금의 일원화에 대한 방안을 검토하여 제시하였음(본문 제8장 참조)

바. 도로(보행환경)

지자체별 보행환경시설(보도, 횡단보도 등)에 대한 조사는 조사의 범위가 설정되지 않고, 전수가 아닌 표본조사를 통하여 설치율과 만족도를 제시하고 있음. 따라서 지자체별로 교통약자를 위해 관리되어야 할 구역(범위)을 지정하여 실질적인 관리의 이루어질 수 있도록 제안하였고, 아래와 같이 조사양식을 제시하였음.

〈표0-10〉 보도 관리실태점검 양식

교통약자 관리구역	교통약자를 위하여 관리되어야 할 구역(지자체별로 설정)						
노선명	도로		보도				
	연장	폭	연정	폭	교통약자 시설		
					일반	장애인	
						휠체어	시각
1번 노선							
2번 노선							
.							

〈표0-11〉 횡단보도 관리실태점검 양식

노선명	횡단보도								
	단일로			3지 교차로			4지 교차로 등		
	신호 유무	장애인 시설		신호 유무	장애인 시설		신호 유무	장애인 시설	
		휠체어	시각		휠체어	시각		휠체어	시각
1번 노선									
2번 노선									
.									

사. 교통약자 광역이동지원센터¹⁾

강원도 장애인 콜센터(광역이동지원센터)의 운영현황을 살펴보고 아래와 같이 개선사항을 제시하였음.

첫째, 등록 장애인에 대한 등록현황 정비

등록 장애인은 지자체별로 등록을 받아 강원도 장애인 콜센터(광역이동지원센터)로 보내지는데 이러한 등록 장애인의 등록기준이 지자체별로 다르고, 현황도 업데이트가 되지 않고 있는 실정으로 향후 통합된 광역적인 이동지원을 위해선 등록 장애인의 기준과 현황 업데이트의 시기 등이 통일되어야 할 것으로 판단됨.

둘째, 이용현황에 대한 데이터 구축

지역별 이용현황, 출발 및 목적지, 이용목적, 이용 장애인의 현황(나이, 휠체어 또는 비휠체어 등), 이용횟수 등에 대한 데이터가 구축되어야 향후 서비스 개선을 위한 정책수립이 가능 할 것으로 판단됨.

1) 광역이동지원센터는 교통약자의 이동편의 증진법 제7조의2 교통약자 이동편의 증진 지원계획의 수립 등에 포함되어야 하는 사항 ②의 「광역이동지원센터 운영 등 특별교통수단의 광역적 이용을 위한 협력체계 구축 방안」에 근거함.

셋째, 특별교통수단에 대한 현황 보완

지자체별로 운영중인 특별교통수단의 차량대수, 종류, 구조, 차령 및 운전자에 대한 현황(차량별 운전자 수, 일 운행시간, 연락처 등)등에 대한 보완이 필요한 것으로 파악됨.

7. 특별교통수단

가. 특별교통수단 도입계획

특별교통수단 도입계획은 관련법령 및 상위계획의 장애인 1~2급 200명당 1대 보유를 전제로 수립하였음.

2016년 현재 강원도 지자체에서 운영하고 있는 특별교통수단의 도입대수를 조사하고, 관련법령 및 상위계획의 장애인 1~2급 200명당 1대 보유를 전제로 수립하였음.

〈표0-12〉 2016년 기준 특별교통수단 법정보유 기준 및 시/군별 보유현황

구분	장애인 수 (1급~2급)	법정기준 (200인당 1대)	최소 법정대수	시/군별 보유현황	비고
춘천시	3,417	200	17	12	
원주시	3,846	200	19	20	
강릉시	2,696	200	13	15	
동해시	1,204	200	6	6	
태백시	696	200	3	2	
속초시	1,029	200	5	5	
삼척시	1,010	200	5	5	대체 2대
홍천군	1,087	200	5	6	
횡성군	660	200	3	4	
영월군	680	200	4	4	
평창군	592	200	3	3	
정선군	627	200	3	3	
철원군	847	200	4	2	
화천군	375	200	2	2	
양구군	313	200	2	2	
인제군	446	200	2	3	
고성군	524	200	3	3	
양양군	528	200	3	2	
계	20,577		102	99	

나. 특별교통수단 운영계획

특별교통수단 운영계획은 현재 운영상의 문제와 교통약자의 광역적 이동이란 목표로 검토하였음.

운영상의 문제점은 휠체어 장애인 이외에 비 휠체어 장애인의 이용률이 높아 특별교통수단 도입목적에 반하고, 휠체어 장애인의 이용에 제약을 준다는 것임.

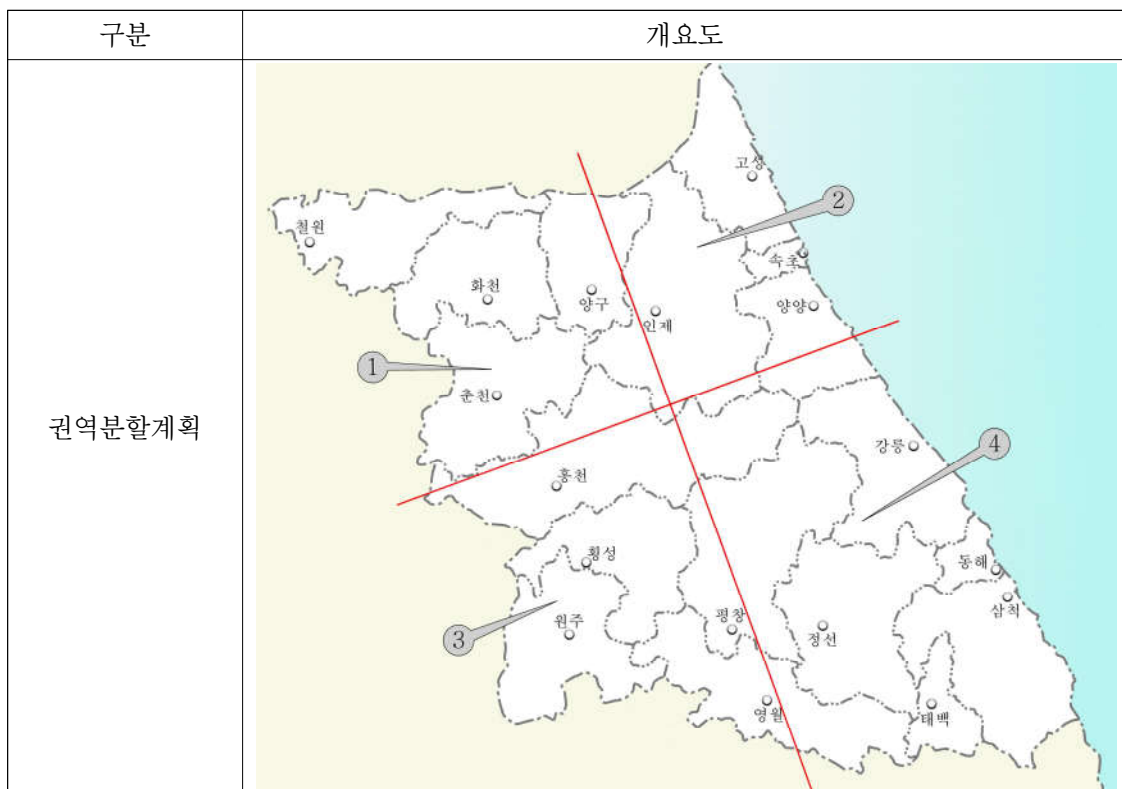
따라서 특별교통수단 이용대상은 아래 보건복지부 「보행상 장애 표준 기준표」를 참고하여 휠체어를 이용하여야 하는 장애인과 65세 이상 고령자로 제한하고, 이러한 이용대상을 축소하는 것은 바로 시행하기에는 민원발생 등의 문제를 야기할 수 있음. 따라서 점진적인 시행을 전제로 최초 특별교통수단 이용 등록신청자부터 적용하는 것을 제안하였음.

운영의 개선방안은 비 휠체어 장애인이 이용할 수 있는 교통수단을 확대하는 것으로 2014년부터 강원도에서 시행하고 있는 희망택시 시범사업과 연계하여 시행한 것을 검토하였으나, 희망택시의 시행목적과 운행범위가 달라 임차택시를 도입하도록 제안하였음.

다. 특별교통수단 운영의 광역화

특별교통수단 운영의 광역화는 아래와 같이 4개 권역으로 나누어 시행하는 것으로 제안하였음.

〈표0-13〉 특별교통수단 광역화에 따른 권역구분도



권역별 장애인 수 배분은 아래와 같음.

〈표0-14〉 권역계획 및 권역별 장애인 배분 현황

구분	1권역		2권역		비고
	도시	장애인수	도시	장애인수	
현황	춘천시	3,417	속초시	1,029	
	홍천군	1,087	인제군	446	
	철원군	847	고성군	524	
	화천군	375	양양군	528	
	양구군	313	-		
계	5개 도시	6,039	4개 도시	2,527	

구분	3권역		4권역		비고
	도시	장애인수	도시	장애인수	
현황	원주시	3,846	강릉시	2,696	
	횡성군	660	동해시	1,204	
	영월군	680	태백시	696	
	평창군	592	삼척시	1,010	
	-		정선군	627	
계	4개 도시	5,778	5개 도시	6,233	

주) 1급~2급상기 인구는 2016년 지역별 장애인 1급~2급 수입.

또한, 광역화에 따른 특별교통수단의 추가 도입은 권역에 있는 지자체 협의를 통하여 중심도시에 1대씩을 추가 도입하도록 권장하며, 이러한 특별교통수단은 법정도입기준을 상회해도 인건비를 지원하도록 제안하였음.

라. 특별교통수단 요금통합계획

관내 특별교통수단 이용요금은 기본요금과 추가요금으로 구분되며, 기본요금은 1km당 최소 275원에서 최대 350원으로 시/군별로 다르게 적용하고 있으며, 추가요금은 1km당 최소 250원에서 최대 350원으로 기본요금 보다 편차가 크게 나타나고 있어, 이를 통일하도록 권고하였음.

마. 특별교통수단 예산지원계획

특별교통수단 예산지원계획은 특별교통수단의 운영인원과 운영인력에 대한 인건비를 조사하여 지원계획을 수립하였음.

특별교통수단의 운전자 투입기준과 운전자 1인당 인건비 기준을 설정한 것은 18개 시/군에

다른 차등을 없애고 2018년 이후 동등한 기준으로 예산지원을 하기 위한 틀을 마련하기 위한 것으로 예산지원계획은 최고 특별교통수단 법정도입대수를 초과하지 않는 것을 전제로 현행 도입되어 운영하고 있는 특별교통수단 대수를 기준으로 하였음.

〈표0-15〉 시/군별 특별교통수단 법정대수를 기준으로 한 인건비 예측

구분	인건비(년)					비고
	운영인력			운영 1대당 평균 인건비 (천원)	인건비 (천원)	
	법정대수	인력율	투입인력			
춘천시	17	1.5	25.5	27,000	688,500	
원주시	19	1.5	28.5	27,000	769,500	
강릉시	13	1.5	19.5	27,000	526,500	
동해시	6	1.5	9.0	27,000	243,000	
태백시	3	1.5	4.5	27,000	121,500	
속초시	5	1.5	7.5	27,000	202,500	
삼척시	5	1.5	7.5	27,000	202,500	
홍천군	5	1.5	7.5	27,000	202,500	
횡성군	3	1.5	4.5	27,000	121,500	
영월군	3	1.5	4.5	27,000	121,500	
평창군	3	1.5	4.5	27,000	121,500	
정선군	3	1.5	4.5	27,000	121,500	
철원군	4	1.5	6.0	27,000	162,000	
화천군	2	1.5	3.0	27,000	81,000	
양구군	2	1.5	3.0	27,000	81,000	
인제군	2	1.5	3.0	27,000	81,000	
고성군	3	1.5	4.5	27,000	121,500	
양양군	3	1.5	4.5	27,000	121,500	
계	101	27	2,727	27,000	4,090,500	

8. 저상버스

저상버스는 시내버스와 농어촌버스를 기준으로 아래와 같이 계획하도록 제안하였음.

〈표0-16〉 저상버스 도입현황 및 계획(2016년 기준)

구분			저상버스					비고
			시내버스	목표율	목표 도입대수	현재 도입대수	추가 도입대수	
강원도				32%				
1	시	춘천시	140	32%	45	97	0	목표추가 달성
2		원주시		32%				
3		강릉시	118	32%	38	14	24	
4		동해시	40	32%	7	3	4	법정기준 50%
5		태백시	74	32%	24			
6		속초시	52	32%	17	3	14	
7		삼척시	26	32%	8	1	7	

주) 목표율은 제3차 교통약자 이동편의증진 계획의 목표율임.

〈표0-17〉 중형 저상버스 도입현황 및 계획

구분			중형 저상버스					비고
			농어촌 버스	목표율	목표 도입대수	현재 도입대수	추가 도입대수	
강원도				13%				
8	군	홍천군	39	13%	5	-	5	
9		횡성군	21	13%	3	-	3	
10		영월군	16	13%	2	-	2	
11		평창군	14	13%	2	-	2	
12		정선군	18	13%	2	-	2	
13		철원군	17	13%	2	-	2	
14		화천군		13%		-		
15		양구군	13	13%	2	-	2	
16		인제군	20	13%	3	-	3	
17		고성군	23	13%	3	-	3	
18		양양군	10	13%	1	-	1	

주) 목표율은 제3차 교통약자 이동편의증진 계획의 목표율임.

저상버스의 도입은 각 지자체별 운행중인 버스의 대수와 차령을 조사하여 제3차 교통약자 이동편의증진계획 기간에 폐차의 수요를 조사하여 년도별 도입계획을 수립하도록 권고하였음.

9. 소요예산지원계획

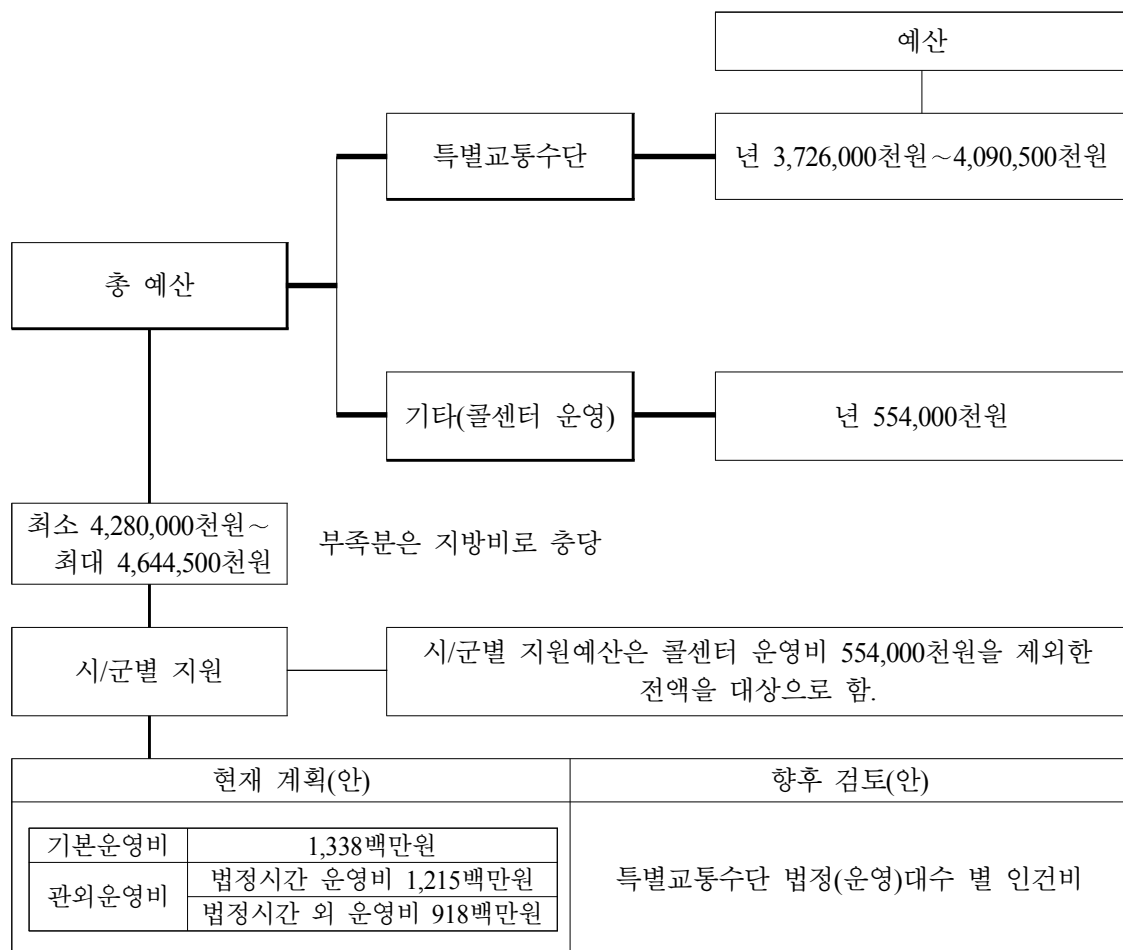
1. 국가지원예산

본 국가지원예산은 복권 및 복권기금법 제23조 제2항 지방자치단체의 문화·예술·복지, 지역개발사업 및 그 밖에 공익을 목적으로 하는 사업에 대한 제13조 2항의 복권위원회의 사업계획서 조정 및 심의를 통하여 지원되는 예산으로 강원도는 2017년 3월 복권기금을 특별교통수단에 지원하는 방안을 수립하여 기획재정부 기금사업과에 제출하였고, 지원금액은 약 4,025백만원으로 예측하였음.

2. 지자체 예산배분 계획

특별교통수단에 지원될 예산지원체계는 다음과 같음.

〈표0-18〉 특별교통수단 예산지원체계



10. 정책제언 및 결론

가. 정책제언

□ 관련계획은 본 교통약자 이동편의증진계획과 직접적인 관련이 없는 내용이 선언적 문구로 수록되어 향후 교통약자 이동편의증진계획에서는 실질적인 내용 중심으로 작성되도록 도차원의 지도가 필요한 것으로 조사되었음.

□ 설치율과 만족도조사를 통한 실태조사는 지자체별로 조사의 범위, 방법, 내용 등에 차이가 있고 조사결과와 질도 달라서 통합적인 조사방법이 도차원에서 제시되어야 할 것으로 판단되었음.

□ 특별교통수단에 대한 도입계획은 인구수 및 장애인 수 예측을 위한 기초자료를 지자체별로 다르게 사용함에 따라 편차가 발생하고 있음. 따라서 이러한 통계자료는 향후 도 지침으로 통일시키도록 권고하였음.

□ 저상버스는 시내버스와 농어촌버스 및 마을버스로 구분하고, 각 교통수단별로 국가가 제시한 도입율을 적용하여야 하는데 일부 지자체에서는 이를 통합하여 계획하거나 계획자체를 수립하지 않고 있으며, 저상버스 도입은 교통사업자의 투자가 필요한 만큼 기존 운행하고 있는 버스의 대수와 차량 등을 조사하여 현실적인 도입계획을 수립하도록 제안하였음.

나. 결론

□ 지자체별 제3차 교통약자 이동편의증진계획을 살펴본 결과 관련법 적용, 관련계획 반영 범위, 지자체별 현황 및 실태조사, 향후 목표설정에 대한 기준 등에서 다소의 차이를 보이고 있어, 도 차원에서 계획수립을 위한 작성지침서를 확보하도록 권장함.

□ 특별교통수단 운영실태에서는 법정도입대수, 특별교통수단 1대당 운전자 투입인력 및 운행시간, 고정비인 특별교통수단의 인건비 등이 다름에 따른 지자체간 형평성에 대한 문제를 발견하였고, 이러한 문제를 해소하기 위해선 강원도 차원의 통합된 운영방안을 제시하였음.

□ 국가에서 지원받은 예산을 특별교통수단 운영실태에 따라 지자체로 배분하는 현재의 지원계획은 운영실태(이용실적에 기록 및 정산자료 등)를 뒷받침하는 일체의 근거를 도에서 검증하여야 하는 문제와 지자체별 특별교통수단 도입대수에 따라 지원금이 달라지므로 향후에는 법정도입대수를 기준으로 고정비에 해당하는 통합된 인건비를 기준으로 지원하는 것을 제안함.

제1장 과업의 개요

1. 과업의 추진근거
 2. 과업의 목적
 3. 과업의 내용
 4. 과업의 추진절차 및 내용
-
-

1장

과업의 개요

1. 과업의 추진근거

본 과업은 교통약자 이동편의 증진법 제6조 및 제7조(지방교통약자 이동편의 증진계획의 수립 등)에 근거하여 추진함.

〈표1-1〉 세부근거

특별시·광역시·특별자치시·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.

2. 과업의 목적

첫째, 교통약자 이동편의 증진법에 의한 법정계획을 수립

(참고로 강원도는 국가 법정계획인 제1차, 제2차 지방교통약자 이동편의 증진계획이 미 수립된 상태임)

둘째, 18개 시/군별로 수립된 교통약자 이동편의 증진계획을 검토하여 도 차원에서 종합적인 조정과 관리가 가능하도록 하고

셋째, 특별교통수단을 광역적으로 연계하여 운영할 수 있는 협력체계 구축을 목적으로 함.

3. 과업의 내용

가. 과업수행기관 : (주) 진화기술공사

나. 과업수행기간 : 2017년 8월 4일~ 2017년 11월 1일(3개월)

다. 과업수행금액 : 이천육백삼십만원(26,300,000원)

라. 과업의 범위

과업의 공간적, 시간적, 내용적 범위는 아래와 같다.

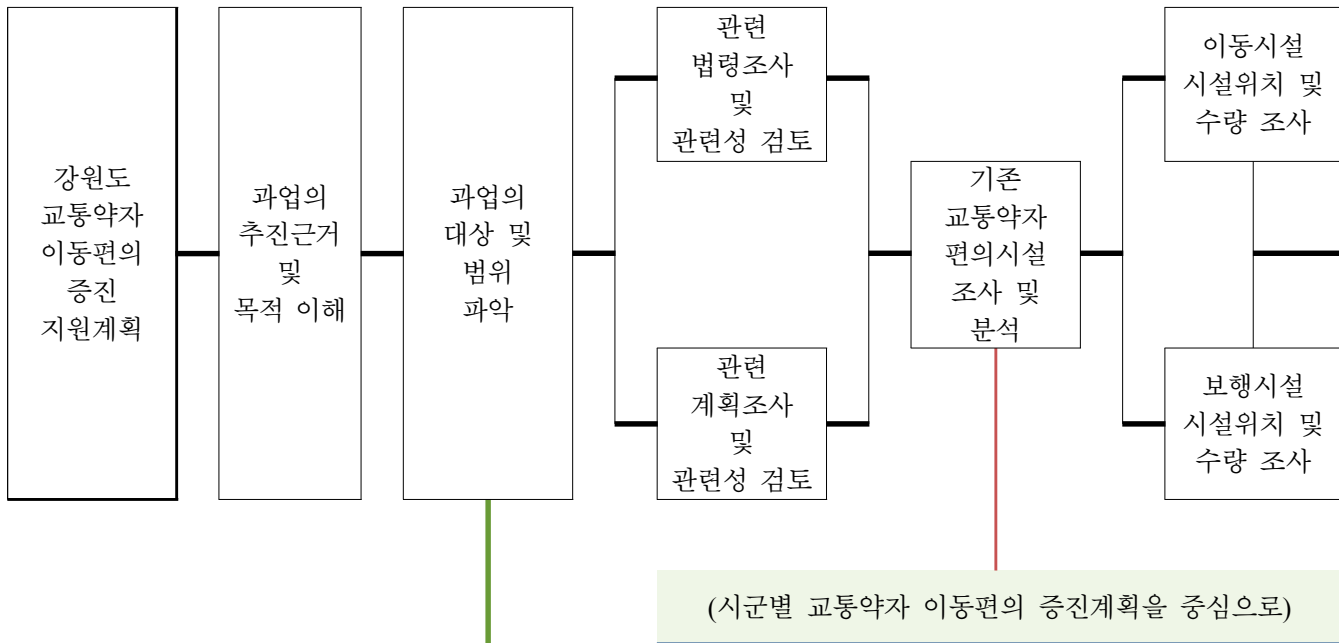
〈표1-2〉 과업의 범위

구분	내용	
공간적 범위	강원도 전 지역	
시간적 범위	기준년도 2017년, 목표년도 2021년	
내용적 범위	구분	과업내용
	1. 과업의 개요	- 과업의 배경 및 목적 - 과업의 범위 및 수행절차
	2. 교통약자 현황 및 전망	- 교통약자 관련 계획 검토 - 교통약자 현황 및 장래 교통약자 수 예측
	3. 교통약자 이동편의시설 및 보행환경 현황	- 이동편의시설·보행환경 현황 및 실태조사 · 이동편의시설 미설치 및 기준 적합·부적합 시설에 대한 종합 검토(내역 및 위치도 작성) - 이용만족도 조사 종합 검토 - 교통약자의 거주지 및 이동실태 조사 종합 검토 - 강원도내 교통약자 이동편의시설의 문제점 - 시군별 「제2차 교통약자 이동편의 증진계획」 추진 성과 분석 검토
	4. 목표설정 및 추진전략	- 계획의 기본목표 및 이동편의시설의 목표치 설정
	5. 세부 추진방안	- 교통약자 광역이동지원센터 운영계획 - 특별교통수단 도입 - 이동편의시설 개선 및 확충 - 교통약자의 이동실태에 대한 조사 - 교통약자를 위한 이동편의 정보 제공 - 저상버스 도입 - 저상버스와 특별교통수단 운전자에 대한 교육 계획 - 보행환경 정비와 개선계획
	6. 소요비용 산출 및 재원 조달방안	- 연차별 소요비용의 규모 - 재원 조달방안

4. 과업의 추진절차 및 내용

〈표1-3〉 과업 추진계획

작성1월 작성



○ 과업 취지 설명 및 관련자료 입수를 위한 18개 시/군 합동회의

예산			
구분		현재	향후
비용	국비		
	강원도		
	지자체(17개 시/군)		
	교통사업자		

주1) 교통약자는 장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 사람, 어린이 등 일상생활에서 이동에 불편을 느끼는 사람을 말함.

주2) 교통수단이란 사람을 운송하는 데 이용되는 것으로서 승합자동차(이하 “버스”라 한다), 철도차량 중 여객을 운송하기 위한 철도차량, 도시철도의 운행에 사용되는 차량 민간항공에 사용되는 비행기, 해상여객운송사업에 사용되는 선박

부3) 여객시설이란 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 시설로서 여객의 교통수단 이용을 위하여 제공되는 시설 또는 인공구조물을 말함.

제2장 관련법 및 관련계획

1. 관련법
 2. 관련계획
-
-

2장 관련법 및 관련계획

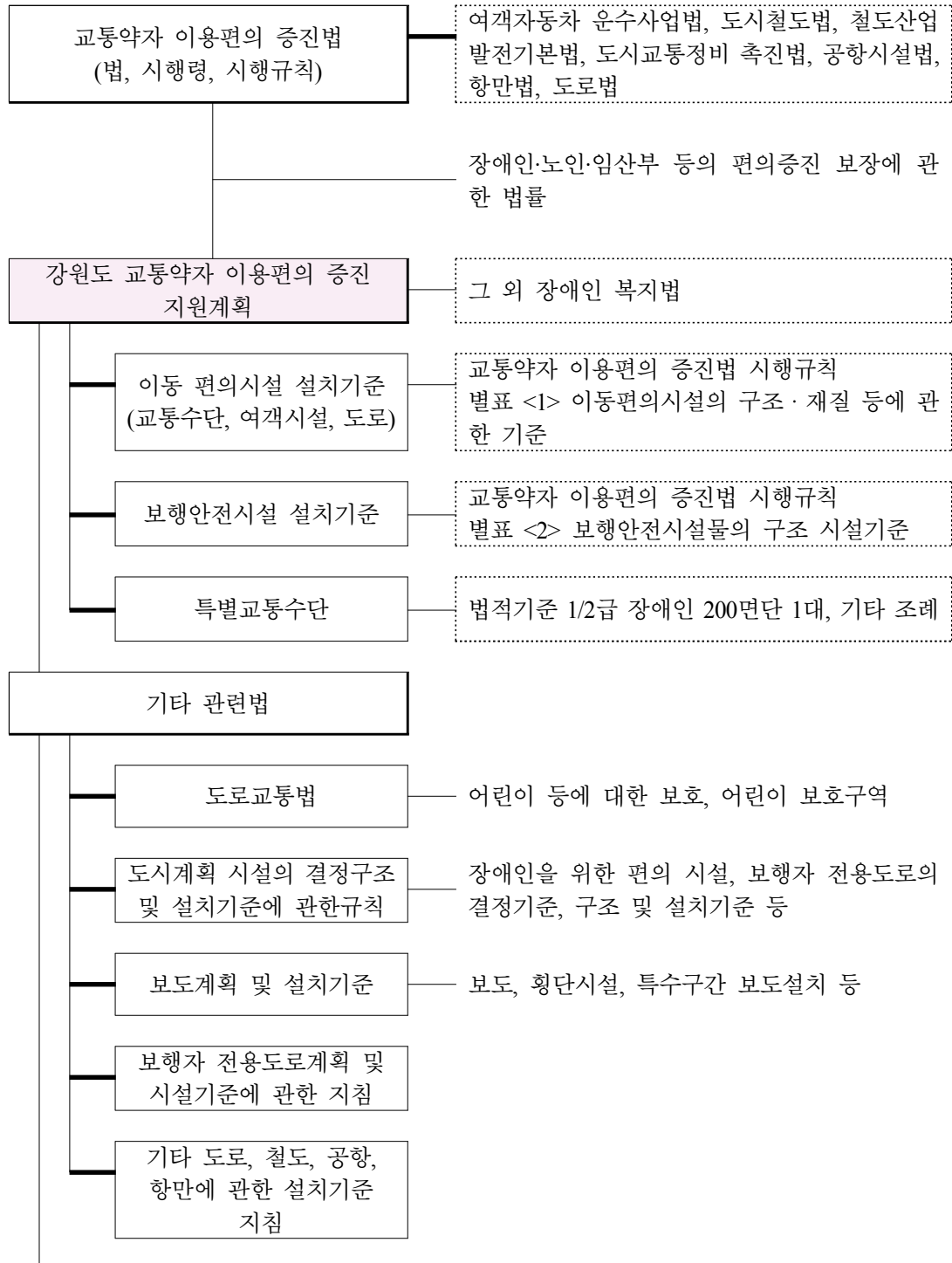
1. 관련법

본 강원도 교통약자 이동편의증진 지원계획 수립을 위한 관련법 및 연관체계는 아래와 같다.

〈표2-1〉 관련법의 제정현황과 차별성

		년도	법률명	제정목적
		1991	장애인복지법	도로·공원·공공건물·교통시설·통신시설·기타 공중이 이용하는 시설을 설치하는 자는 심신장애자가 이를 편리하게 이용할 수 있는 시설이나 설비를 갖추도록 하기 위한 목적으로 제정
		1990	장애인고용촉진 및 직업재활법	장애인이 그 능력에 맞는 직업생활을 통해 인간다운 생활을 할 수 있도록 고용촉진 및 직업재활을 꾀하기 위한 목적으로 제정
		1997	장애인·노인·임산부 등의 편의증진보장에 관한 법률	장애인·노인·임산부 등이 생활을 영위함에 있어 안전하고 편리하게 시설 및 설비를 이용하고 정보에 접근하도록 보장
시설에 관한 법률		2005	교통약자의 이동편의 증진법	교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 교통수단·여객시설 및 도로에 이동편의시설을 확충하고 보행환경을 개선하여 인간중심의 교통체계를 구축하기 위한 목적으로 제정
		2005	장애인기업활동촉진법	창업과 기업활동을 적극 촉진함으로써 장애인의 경제적·사회적 지위를 제고하고 경제력 향상을 도모하기 위한 목적으로 제정
		2007	장애인 등에 대한 특수교육법	국가 및 지방자치단체가 장애인 및 특별한 교육적 요구가 있는 사람에게 교육환경을 제공하고 생애주기에 따라 장애유형·장애정도의 특성을 고려한 교육을 실시하기 위한 목적으로 제정

〈표2-2〉 시설과 관련된 관련법



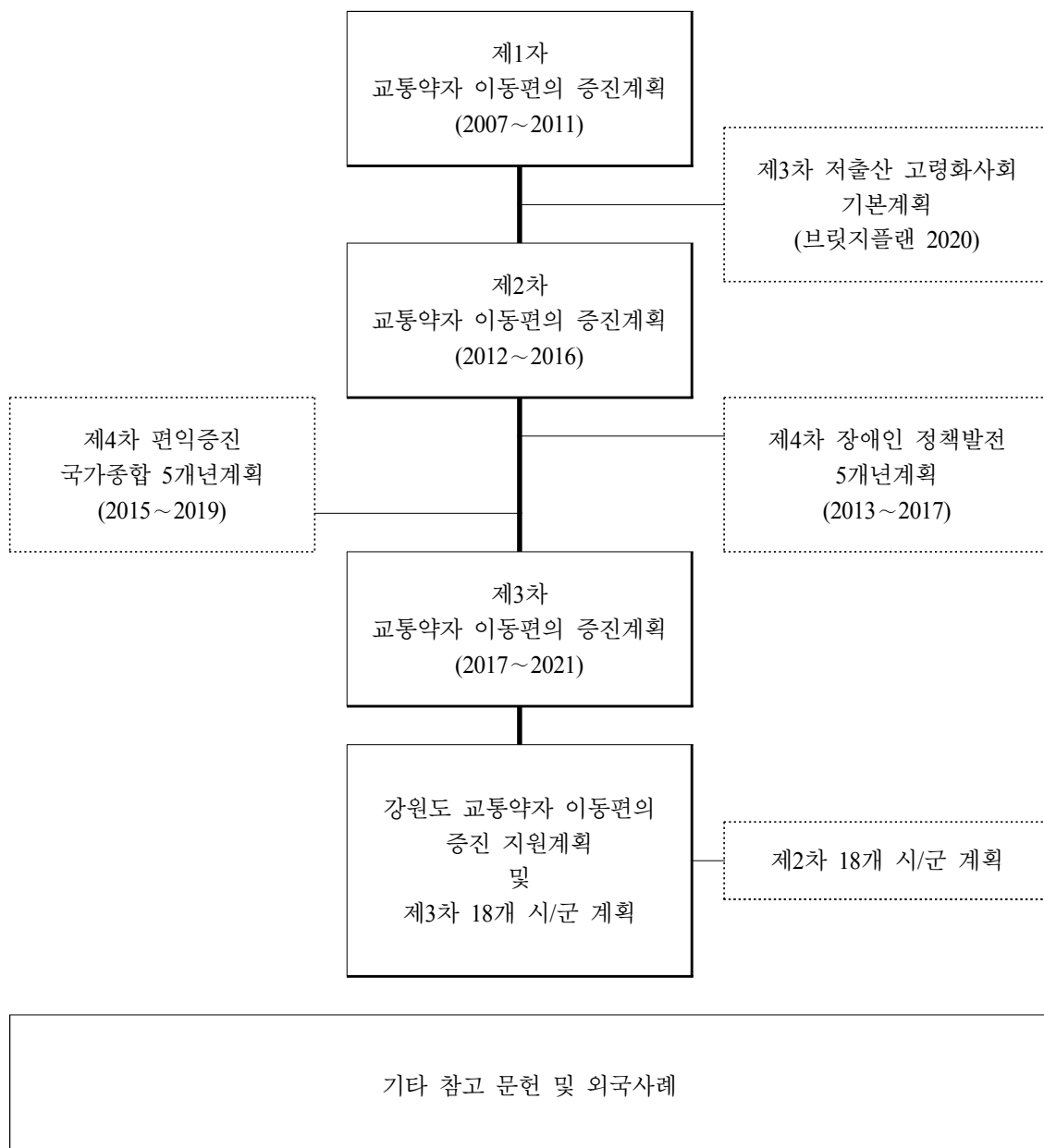
주) 장애인 복지법은 교통약자 이용편의 증진법 이외의 사항에 대하여 적용함

2. 관련계획

가. 관련계획 요약

국가 교통약자 이동편의 증진계획의 추진현황 및 주요 관련계획은 아래와 같다.

〈표2-3〉 관련계획



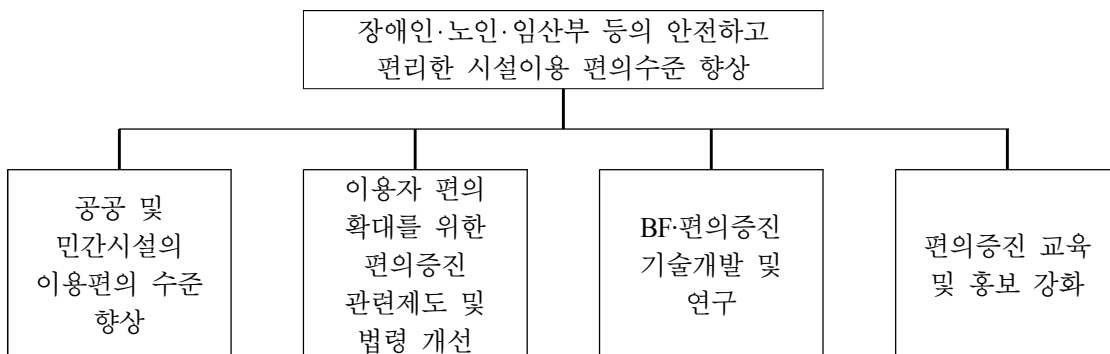
나. 제4차 편익증진 국가종합 5개년계획(2015~2019)

제4차 편익증진 국가종합 5개년계획은 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률」 제12조에 따라 종합적인 편의증진정책을 수립하고 시행하는 것을 목적으로 2000년부터 수립되었으며, 추진경위와 기본방향은 아래와 같다.

〈표2-4〉 제4차 편익증진 국가종합 5개년계획추진경위

구분	시기
제1차 편의시설 국가종합 5개년 계획 수립 및 시행	(2000~2004)
제2차 편의증진 국가종합 5개년 계획 수립 및 시행	(2005~2009)
제3차 편의증진 국가종합 5개년 계획 수립 및 시행	(2010~2014)
제4차 편의증진 국가종합 5개년 기초계획(안) 수립	(‘15.8)
장애인 단체 등 관계기관 회의(5회), - 한국장애인개발원, 한국지체장애인협회, 한국척수장애인협회, 한국시각장애인연합회 등	(‘15.8~10)

〈표2-5〉 제4차 편익증진 국가종합 5개년계획기본방향



제4차 편익증진 국가종합 5개년계획은 제3차 편의증진 국가종합 5개년 계획(2010~2014년)이 종료

됨에 따라, 그동안의 성과를 계승 발전하고 한계를 극복하여 장애인 등의 편의를 증진하기 위하여 아래와 같은 실천전략을 제시하고 있다.

- 편의증진법상 적합성 확인 강화와 장애물 없는 생활환경 인증제도 확산에 중점
- 공공 및 민간시설의 이용자 편의 확대를 위한 편의증진 관련 법령정비 및 제도개선 필요
- 주거·교육·작업·문화·교통환경 등에서의 시설이용약자 편의증진 및 접근성 제고를 위한 개선방안 마련
- 국가나 지자체가 신축하는 건축물*은 「장애물 없는 생활환경 인증(이하 'BF인증')」 이

의무화('15.7.29)됨에 따라 실효성 있는 제도로 정착될 수 있는 계획 수립 필요

- 민간 시설물의 경우에는 BF인증을 적극적으로 유도하고 편의증진법 이행을 강화하기 위한 관련제도 마련
- BF 편의증진 연구 및 기술개발과 교육·홍보를 통하여 안전하고 편리한 시설이용 편의 보장
 - 「장애인차별금지 및 권리구제 등에 관한 법률」의 정당한 편의제공 규정의 단계적 적용대상이 되는 기관에 대해 이행 점검 필요
- 동법 제18조 및 시행령 제11조·제12조의 시설물 관련 정당한 편의의 내용 및 설치에 대해 모니터링 강화를 통한 이행 개선

한편, 제4차 편의증진 국가종합 5개년계획에서는 강원도 편의시설 정비계획의 목표율을 아래와 같이 제시하고 있다.

〈표2-6〉 지자체별 편의시설 정비계획(강원도)

대상시설		대상 건물수(개)	2016 목표설치율	2017 목표설치율	2018 목표설치율	2019 목표설치율
계		4,4467	78.3	80.8	84.5	88.2
소계		2,348	82	84	87.3	91
관내 중점 관리 대상: 공공 기관	청사 (1천㎡이상)	246	85	87	90	95
	주민자치센터, 보건소 등 (1천㎡미만)	426	85	87	90	95
	학교	829	85	87	90	95
	국공립병원	11	84	89	94	94
	국립문화 및 체육시설	90	85	86	87	88
	노유자시설	736	75	77	80	85
	장애인 표준사업장	-	-	-	-	-
	공단 등 공기업	10	75	75	80	85
기타 공공건물 및 공중이용시설(중점관리대상 제외)		1,365	77	80	85	85
공동주택		709	77	80	85	90
공원		45	55	60	64	70

다. 제4차 장애인 정책발전 5개년계획(2013~2017)

제4차 장애인 정책발전 5개년계획은 「장애인복지법제10조의2(장애인정책종합계획) ① 보건복지부장관은 장애인의 권익과 복지증진을 위하여 관계중앙행정기관의 장과 협의하여 5년마다 장애인정책종합계획을 수립·시행하여야 한다」에 근거하여 수립되고 있으며, 교통약자 이동편의증진과 관련된 내용은 아래와 같다.

1) 저상버스 도입 확충

- 지역의 재정여건, 교통약자 수, 도입수요 등을 종합적으로 고려하여 서울 55%, 6대 광역시 및 경기도 40%, 8개도 지역 30% 도입추진
- 저상버스도입: ('11) 3,899대→('16) 13,512대(표준모델 저상버스 운행이 어려운 지역의 저상버스 도입을 위해 중형저상버스 제작사양개발 R&D 추진)

2) 장애인 특별교통수단(콜택시) 도입 확대

- 지자체의 열악한 재정여건으로 저조한 법정 도입대수를 고려, 국고지원 및 지자체의 도입계획을 감안한 단계별 도입추진
- '16년까지 법정도입대수의 100% 도입('11) 1,597대→('16) 2,793대
- 장애인의 이동수요, 특별교통수단의 이용실태(1대당 장애인 이용률, 평균이동거리, 이용시간 등) 등 다각적인 검토를 통한 적정보급대수 기준검토
- 법적운행기준: 1,2급 장애인 200명당 1대 이상

3) 전철 등에 이동편의시설 확충

- (엘리베이터) 장애인등 교통약자를 위한 엘리베이터 1동선 이상은 확보되어 운영되고 있으나, 역사이용객증가로 인한 추가설치 소요 검토추진
- (에스컬레이터) 역사이용객 증가추이를 반영한 지속적 확충추진
- 수도권전철역사 외부출입구에 이동편의시설 지속확충

4) 장애물 없는 생활환경(BF) 인증 추진

- 교육·홍보등 BF 인증 활성화방안 마련을 통한 무장애시설 확대추진
- BF 인증건수: ('13) 90건→('14) 100건→('15) 120건→('16) 150건→('17) 180건
- BF 인증근거 마련을 위하여 장애인편의증진법 개정추진
- 장애인 편의증진법상 대상시설에 대한 BF인증근거 마련
- BF 인증심사단 및 심의위원회에 장애인 전문가의 참여확대

제3장 사전 계획검토

1. 국가계획
 2. 강원도 계획
 3. 지자체계획
-
-

3장

사전 계획검토

1. 국가계획

가. 비전 및 목표

국토교통부 주관으로 시행된 제3차 교통약자 이동편의 증진계획의 비전 및 목표 그리고 세부 전략은 아래와 같다.

〈표3-1〉 제3차 교통약자 이동편의 증진계획의 비전 및 목표

구분	내용	비고
비전	더불어 행복한 교통복지 구현	
목표	이동편의시설 기준 적합 설치비율 725%→81.4%	
	저상버스 보급비율 42% 달성	도 32%
	특별교통수단 보급 전지역 법정기준 100% 달성	

나. 세부전략

① 교통수단 이동편의시설 개선·확충 및 저상버스·특별교통수단 확대

교통약자가 불편함 없이 버스·철도·항공기 등 교통수단을 이용할 수 있도록, 이동편의시설 기준 적합 설치비율 향상에 대한 목표를 아래와 같이 제시하고 있다.

- 일반버스 : 전자문자안내판, 자동안내시설 등을 확충하여 기준 적합 설치율을 82%까지 향상
- 저상버스, 철도차량, 항공기 등 : 현 상태 유지를 위한 관리를 통해 적합 설치율 90% 이상 유지
- '21년까지 전국 시내버스의 42%(서울 65%, 광역시 45%, 9개도 32%)를 저상버스로 보급하고, 특별교통수단은 '21년까지 모든 지자체가 법정보급대수를 100% 달성

② 교통시설 이동편의시설 개선·확충

교통약자가 불편함 없이 여객자동차터미널, 역사, 공항터미널 등 교통시설을 이용할 수 있도록, 이동편의시설 기준 적합 설치비율 향상에 대한 목표를 아래와 같이 제시하고 있다.

○ 여객자동차터미널 : 점자블록 등 유도·안내시설, 위생시설, 장애인 전용 주차구역 등을 확충하여 기준 적합 설치비율을 73%로 향상

○ 도시철도 및 전철역사, 철도역사, 공항여객터미널 등 : 기준 적합 설치비율 90% 이상 유지를 위해, 교통시설의 이동편의시설 개선·확충을 위해 여객자동차터미널, 여객선터미널, 철도역사 등에 장애물 없는 생활환경(Barrier Free) 조성사업을 시행

③ 주요 관련 내용

○ 농어촌 지역 및 소규모 마을 운행이 가능한 중형 저상버스 시범운행을 '17년 실시하고, 상용화 기반을 마련해 '19년부터 상용화시행

○ 현재, 시·군 단위의 특별교통수단 운영으로 인해 발생하는 교통약자의 이동제약 문제를 해결하기 위해, 시·군간 특별교통수단 운영 시스템을 연계할 수 있는 방안을 연구(~'19년)

2. 강원도 계획

본 강원도 교통약자 이동편의 증진 지원계획 이전에 수립된 계획은 없는 상태로 본 계획이 강원도 교통약자 이동편의 증진 지원계획(2017 ~ 2021)이 강원도에서 처음으로 시행하는 계획이다.

한편, 강원도는 2014년 희망택시 시범사업을 시작으로 2015년 조례를 개정하여 희망택시를 운영하고 있으며, 2017년 강원도 건설교통업무계획에는 희망택시에 관한 계획에는 제3차 교통약자 이동편의 증진계획 기간인 2017년부터 2021년까지 사업추진계획을 담고 있으며, 그 내용은 아래와 같다.

〈표3-2〉 희망택시 추진상황

구분	내용	비고
2014년	희망택시 시범사업추진	
	운행대상 : 5개 시/군(춘천6, 횡성3, 영월1, 평창1, 양구4)	
	운행실적 : 3,716회 운행, 4,716명 수송	
2015년	희망택시사업 확대추진	
	운행대상 : 12개 시/군, 57개 마을	
	운행실적 : 27,916회 운행, 38,423명 수송	
2016년	희망택시사업 확대추진	
	운행대상 : 12개 시/군, 80개 마을	
	운행실적 : 27,916회 운행, 38,423명 수송	

참고) 12개 시/군은 춘천, 원주, 강릉, 삼척, 횡성, 영월, 평창, 정선, 화천, 양구, 인제, 양양 임

〈표3-3〉 2017년~2021년 희망택시 운영계획

구분	내용	비고
사업기간	2017년~2021년	
사업비	1,500백만원	재원분담 도 50%, 지자체 50%
운행대상	13개 시/군, 89개 마을	운행대상 확대

3. 지자체 계획

가. 지자체별 계획수립 현황

과거 및 현재까지 지자체별로 수립된 교통약자 이동편의 증진 지원계획은 아래와 같다.

〈표3-4〉 교통약자 이용편의 증진계획 수립여부

구분			교통약자 이동편의 증진계획			비고
			1차	2차	3차	
1	시	춘천시	-	○	○	2014 기준
			-	2013~2017	2017.08	
2		원주시	-	○	○	2015 기준
			-	2012~2016	2017. 예정	
3		강릉시	-	○	○	2014 기준
			-	2012~2016	2017. 예정	
4		동해시	○	○	○	2016 기준
			2006~2011	2012~2016	2017.06	
5		태백시	○	○	○	
			2006~2011	2012~2016	2017. 예정	
6	군	속초시				미수립
7		삼척시	-	-	○	2016 기준
			-	-	2017.09	
8		홍천군	-	-	○	2014 기준
			-	-	2017.05	
9		횡성군	-	○	○	2015 기준
			-	2012~2016	2017.11	
10		영월군	○	○	○	2014 기준
			2006~2011	2012~2016	2017.03	
11		평창군	-	-	○	2015 기준
			-	-	2016,12	
12		정선군	○	○	○	2015 기준
			2006~2011	2012~2016	2017.04	
13		철원군	-	-	○	2015 기준
			-	-	2017.03	
14		화천군	-	○	○	2015 기준
			-	2012~2016	2017.10	
15		양구군	-	○	○	2014 기준
			-	2012~2016	2017.04	
16		인제군	○	○	○	2014 기준
			-	2012~2016	2017.06	
17		고성군	○	○	○	2015 기준
			2006~2011	2012~2016	2017.03	
18		양양군	○	○	○	2016 기준
			2006~2011	2012~2016	2017.07	

주) 제3차 교통약자 이동편의 증진계획의 기간은 2017~2021년으로 제3차 년, 월은 용역준공시기임

가. 지자체별 계획내용(제3차 교통약자 이동편의 증진계획 중심으로)

1) 춘천시

가) 기본목표 및 실천전략

춘천시는 제3차 교통약자 이동편의 증진계획의 기본방향을 첨단대중교통과 선진보행환경을 추구하는 춘천이라고 설명하고, 대중교통 만족도 80점으로 향상한다는 목표를 설정하고 실천 전략을 제시하고 있다.

이를 교통약자 이동편의증진 법에서 요구하고 있는 사항과 연계하여 살펴보면 다음과 같다.

〈표3-5〉 춘천시 교통약자 이동편의증진

교통약자 이동편의증진법의 요구사항		춘천시 실천전략
이용 운송시설	버스	1) 휠체어 리프트 버스 도입 및 확충
	특별교통시설	2) 장애인 콜택시 활성화 3) 희망택시 확대
이용 편의시설	여객시설	4) 시외버스 터미널 현대화
	보행시설((도로)	5) 걷고 싶은 환경조성 6) 차 없는 거리 조성

나) 현황 및 관련계획 조사

○ 일반현황은 도로(고속국도, 일반국도, 국가지원지방도, 지방도 등)와 철도에 조사는 이루어졌으나, 교통약자 이동편의증진계획과 관련된 보도, 횡단보도 등에 대한 조사는 이루어지지 않았다.

○ 관련계획은 본 교통약자 이동편의증진계획과 관련된 계획이 일부 포함되어 있으나, 직접적인 연관성이 적은 국토종합계획, 국가기간교통망계획, 국가철도망 구축계획, 국가 도로정비 계획, 강원도 종합계획 등이 수록되어 있다. 따라서 이러한 관련계획은 교통약자 이동편의증진계획과 관련된 내용으로 변경하여야 할 것이다.

다) 이용실태 및 만족도 조사

이용실태 및 만족도 조사는 제5장 교통약자 이동편의 및 보행환경 현황 조사 및 검토에서 다른 시/군과 통합하여 종합적으로 수록하였다.

라) 주요 계획수립내용

상기 춘천시 교통약자 이동편의증진계획의 실천전략과 연관된 주요 계획내용은 아래와 같다.

- 휠체어 리프트 버스 도입 및 확충 : 2017년 및 2018년 노후버스 5대씩을 저상버스로 교체
- 장애인 콜택시 활성화(특별교통수단) : 2016년 현재 법정도입대수 17대에 5대가 모자라는

12대가 운영되고 있어 제3차 계획기간에 3대를 추가로 도입

3) 희망택시 확대 : 특별교통수단의 부족 문제를 해결하기 위해 일반택시를 콜택시 형식으로 활용하고 있으며, 이를 법인택시 인/허가 과정에서 휠체어가 장착된 택시를 의무적으로 포함 하도록 권장할 계획에 있음.

4) 시외버스 터미널 현대화 : 구체적 계획은 없으나, 교통약자 이동편의 시설 설치율 80%를 85%로 개선한다는 목표 설정

5) 걷고 싶은 환경조성 : 구체적 계획 없음

6) 차 없는 거리 조성 : 구체적 계획 없음

2) 원주시

가) 기본목표 및 실천전략

원주시는 제3차 교통약자 이동편의 증진계획의 기본방향을 모든 시민의 이동불편 걱정 없는 선진교통 사회 실현으로 설정하고 아래와 같은 정책 목표를 제시하고 있다.

- 1) 교통수단/시설 설치율 향상
- 2) 교통수단/시설 이용자 만족도 향상
- 3) 종합평가 서비스 수준
- 4) 종합평가 서비스교통약자 불편 없는 교통수단/시설의 선진화 수준
- 5) 모든 시민이 이해하고 돕는 선진 교통문화 풍토 조성

나) 현황 및 관련계획 조사

- 현황조사는 교통약자와 관련된 시설 중심으로 서술되어 있다. 다만, 2015년 통계자료를 2016년 통계자료로 보완하는 것이 필요하다.
- 관련계획은 본 교통약자 이동편의증진계획과 직접 관련된 계획이 수록되어 있다.

다) 이용실태 및 만족도 조사

이용실태 및 만족도 조사는 제5장 교통약자 이동편의 및 보행환경 현황 조사 및 검토에서 다 른 시/군과 통합하여 종합적으로 수록하였다.

라) 주요 계획수립내용

상기 강릉시 교통약자 이동편의증진계획의 실천전략과 연관된 주요 계획내용은 아래와 같다.

- 교통수단/시설 설치율 향상 : 2016년 67.7% 설치율을 2021년 74.2%로 향상
- 교통수단/시설 이용자 만족도 향상 : 2016년 65.5의 만족도를 2021년 71.9로 향상
- 종합평가 서비스 수준 : 2016년 65.6의 종합점수를 2021년 75.9로 향상
- 특별교통수단 법정기준 100% 달성 : 2016년까지 20대가 도입되어 법정대수 1대를 초과하 고 있으나, 추가로 3대를 도입하여 법정대수를 충족시킨다는 계획을 수립하였음, 그러나 이러

한 계획은 원주시 도시기본계획(2010-2030)의 추계 인구증가율을 적용함에 따른 계획으로 이는 원주시 장애인 및 장애인 1~2등급의 인구가 줄어드는 증가율을 반영하여 재수립하는 것이 필요함.

- 저상버스 보급 : 2016년 현재 77대를 도입하여 도입율은 60.4%에 이르고 있음.

3) 강릉시

가) 기본목표 및 실천전략

강릉시는 국가국가 제3차 교통약자 이동편의 증진계획을 기본목표로 아래와 같은 실천전략을 수립하였다.

- 1) 유효보도폭원 확보, 보도 장애물 제거, 신호시설 확충 등 보행환경 집중개선
- 2) 버스 내 시설개선, 버스정류장 환경개선 등 교통약자가 대중교통을 편리하게 이용할 수 있는 여건조성
- 3) 교통약자 정기실태조사 및 모니터링 시행 등 교통약자 관련 정책 및 의식전환제고 등을 통해 교통약자 관련이동편의정책을 원활히 추진할 수 있는 기반마련

나) 현황 및 관련계획 조사

- 현황조사는 교통약자와 관련된 시설 중심으로 서술되어 있다. 다만, 2014년 통계자료를 2016년 통계자료로 보완하는 것이 필요하다.
- 관련계획은 본 교통약자 이동편의증진계획과 직접 관련된 계획이 수록되어 있다.

다) 이용실태 및 만족도 조사

이용실태 및 만족도 조사는 제5장 교통약자 이동편의 및 보행환경 현황 조사 및 검토에서 다른 시/군과 통합하여 종합적으로 수록하였다.

라) 주요 계획수립내용

상기 강릉시 교통약자 이동편의증진계획의 실천전략과 연관된 주요 계획내용은 아래와 같다.

- 저상버스 보급 : 2017년부터 2021년까지 64대를 추가로 도입하여 총 73대 확보를 목표로 설정하였으나, 시내버스의 수와 도입율을 명확하게 제시하고 목표 도입대수를 설정하는 것이 필요함.
- 특별교통수단 법정기준 100% 달성 : 2016년까지 15대가 도입되어 법정대수 13대를 초과하고 있음.
- 이동편의 시설 목표 서비스 수준 향상 : 강릉시의 특성을 고려하여, 2021년 버스 설치율은 79%, 버스정류장 설치율은 52%, 터미널 설치율은 72%, 보도설치율은 79%를 목표로 설정하고, 2021년 버스만족도는 70점, 버스정류장 만족도는 80점, 터미널 만족도는 70점, 보도만족도는 60점으로 목표를 설정함.

4) 동해시

가) 기본목표 및 실천전략

동해시의 제3차 교통약자 이동편의 증진계획의 기본방향, 목표, 추진전략은 국가 제3차 교통약자 이동편의 증진계획과 동일하게 설정하고 있으며, 다만, 목표를 동해시의 여건에 맞추어 재설정하였다. 이를 교통약자 이동편의증진법에서 요구하고 있는 사항과 연계하여 살펴보면 다음과 같다.

〈표3-6〉 동해시 교통약자 이동편의증진

교통약자 이동편의증진법의 요구사항		동해시 실천전략
이용 운송시설	버스	1) 저상버스 보급률 법정대수의 50% 달성
	특별교통시설	1) 특별교통수단 법정기준 100% 달성
이용 편의시설	여객시설	1) 이동편의 시설 목표 서비스 수준 향상
	보행시설((도로)	

나) 현황 및 관련계획 조사

○ 일반현황은 도로(고속국도, 일반국도, 국가지원지방도, 지방도 등)와 철도에 조사는 이루어졌으나, 교통약자 이동편의증진계획과 관련된 보도, 횡단보도 등에 대한 조사는 이루어지지 않았다.

○ 관련계획은 본 교통약자 이동편의증진계획과 관련된 계획이 망라되어 있다.

다) 이용실태 및 만족도 조사

이용실태 및 만족도 조사는 제5장 교통약자 이동편의 및 보행환경 현황 조사 및 검토에서 다른 시/군과 통합하여 종합적으로 수록하였다.

라) 주요 계획수립내용

상기 동해시 교통약자 이동편의증진계획의 실천전략과 연관된 주요 계획내용은 아래와 같다.

○ 저상버스 보급률 50% 달성 : 2016년 현재 법정도입대수 7대에 2대가 모자라는 3대가 운영되고 있어 제3차 계획기간에 4대를 추가로 도입하여 법정대수의 50%기준을 확보

○ 특별교통수단 법정기준 100% 달성 : 2016년까지 5대가 도입되어 있으나, 2017년 1대가 추가로 도입되어 법정대수 6대를 확보하고 있음

○ 이동편의 시설 목표 서비스 수준 향상 : 현재 이동편의 시설의 평균 서비스수준 63.4%를 75.0%까지 향상하는 것을 아래와 같이 목표로 설정. 단, 목표치는 보행환경 목표치 80%를 고려하는 경우 76.9%로 향상하는 것이 타당함

〈표3-7〉 동해시 이동편의 시설 목표 서비스 수준

구분	교통수단	여객시설	보행환경	평균
현재 서비스수준	63.0%	60.3%	67.1%	63.4%
목표 서비스수준	75.0%	75.0%	80.0%	75.0(76.9)%

5) 태백시

가) 기본목표 및 실천전략

태백시는 대중교통 기본계획의 일부분으로 작성되었고, 기본목표 및 실천전략은 제시되지 않았다.

나) 현황 및 관련계획 조사

- 현황조사는 교통약자와 관련된 시설 중심으로 서술되어 있다. 다만, 2014년 통계자료를 2016년 통계자료로 보완하는 것이 필요하다.
- 교통약자 이동편의증진계획과 관련된 관련계획은 수록되어 있지 않다.

다) 이용실태 및 만족도 조사

이용실태 및 만족도 조사는 이루어지지 않아 추가적인 조사가 필요한 실정이다.

라) 주요 계획수립내용

태백시의 교통약자 이동편의증진계획의 실천전략은 다음 두 가지이다.

- 저상버스 보급 : 교통약자의 이동편의 증진법 시행령 제14조(2010.6.30)에 의거하여 태백시는 운행 버스 노선의 3분의 1대의 도입을 추진하여야 함
- 특별교통수단 : 특별교통수단은 시범사업을 실시한 후, 모니터링하고, 운영효과가 좋을 경우 교통약자 분포수, 재원 등을 고려하여 연차별로 확대할 것을 제안함

마) 특기사항

- 전체 내용 보완 및 수정 필요

6) 속초시

속초시는 현재 제3차 교통약자 이동편의증진계획을 수립하고 있으며, 제1차 및 2차 교통약자 이동편의증진계획도 수립되지 않은 상태이다.

7) 삼척시

가) 기본목표 및 실천전략

삼척시는 함께하는 복지실현을 위한 더불어 행복한 교통복지 구현이라는 비전을 제시하고, 세 가지 목표를 제시하고 있다. 이를 교통약자 이동편의증진 법에서 요구하고 있는 사항과 연계하여 살펴보면 다음과 같다.

〈표3-8〉 삼척시 교통약자 이동편의증진

교통약자 이동편의증진법의 요구사항		삼척시 실천전략
이용 운송시설	버스	1) 사용연도 도래에 따른 교체 및 추가 도입
	특별교통시설	1) 법정대수는 이미 확보, 운영방식 개선
이용 편의시설	여객시설	1) 이동편의 시설 기준 적합 설치율 향상
	보행시설((도로)	
		만족도 향상

나) 현황 및 관련계획 조사

- 일반현황은 교통약자 및 장애인 중심으로 자세히 수록되어있다.
- 관련계획은 본 교통약자 이동편의증진계획과 직접적으로 관련된 상위계획이 수록되어있다.

다) 이용실태 및 만족도 조사

이용실태 및 만족도 조사는 제5장 교통약자 이동편의 및 보행환경 현황 조사 및 검토에서 다른 시/군과 통합하여 종합적으로 수록하였다.

라) 주요 계획수립내용

상기 삼척시 교통약자 이동편의증진계획의 실천전략과 연관된 주요 계획내용은 아래와 같다.

- 사용연도 도래에 따른 교체 및 추가도입 : 사용연도 도래에 따라 저상버스 1대를 교체하고 주차로 1대를 도입할 계획이며, 추가로 도계읍에는 중형 저상버스 2대를 신규로 도입
단, 저상버스 도입계획의 기준이 되는 버스는 시내버스 기준으로 수정하여야 함(현재 36대를 26로 수정하고 도입율은 42%에서 32%로 수정)
- 법정대수는 이미 확보, 운영방식 개선 : 2016년 현재 특별교통수단 법정대수는 5대(장애인 콜택시 3대, 휠체어 리프트 2대)를 충족하고 있으므로 이용대상자 조정을 위한 휠체어 이용자 대기시간을 단축이라는 목표를 설정
- 이동 편의 시설 기준 적합 설치율 향상 : 구체적 목표는 제시하지 않음

○ 만족도 향상 : 2017년 현재 만족도 50점인 삼척시의 만족도를 국가 만족도 목표지 72점의 중간점수인 61점을 2021년의 목표로 설정

○ 이동편의 시설 목표 서비스 수준 향상 : 현재 이동편의 시설의 평균 서비스수준 63.4%를 75.0%까지 향상하는 것을 목표로 설정. 단, 목표치는 보행환경 목표치 80%를 고려하는 경우 76.9%로 향상하는 것이 타당함

8) 홍천군

가) 기본목표 및 실천전략

홍천군은 별도의 기본방향 및 목표설정 없이 국가 교통약자 이동편의시설의 대상을 열거하고 개선대상을 표기하는 것으로 마무리되어 있다.

나) 현황 및 관련계획 조사

○ 일반현황은 교통약자 및 장애인에 관련된 내용만 수록되어있다. 참고로 다른 지자체에서 시행한 버스정류장에 대한 전수조사는 누락되어 있고, 다른 시설에 대한 조사내용도 부실한 것으로 나타나고 있다.

○ 관련계획은 본 교통약자 이동편의증진계획과 직접적으로 관련된 상위계획이 수록되어있다.

다) 이용실태 및 만족도 조사

이용실태 및 만족도 조사는 제5장 교통약자 이동편의 및 보행환경 현황 조사 및 검토에서 다른 시/군과 통합하여 종합적으로 수록하였다.

라) 주요 계획수립내용

상기 홍천군 교통약자 이동편의증진계획의 실천전략과 연관된 주요 계획내용은 아래와 같다.

○ 일반버스 : 개선기준 만 제시

○ 저상버스 : 저상버스 도입기준을 농어촌버스 기준을 적시하지 않고, 시내버스 기준을 적시하고 있으며, 저상버스 도입은 도입하여야한다는 방향만 설정하고 있음.

○ 특별교통수단 : 2016년 현재 법정기준에 부합하는 6대의 특별교통수단을 확보하고 있으나, 전체 교통약자가 증가하는 이유로 추가 1대를 확보도록 권고하고 있음.

그러나 전체 교통약자에서 특별교통수단을 이용하는 장애인 수는 줄어들고 있음을 고려할 때 도입계획은 수정이 필요한 실정임.

○ 여객시설 이동편의 시설개선 : 개선기준 만 제시

○ 버스정류장 시설개선: 개선기준 만 제시

○ 도로(보행환경) 시설개선 : 개선 지침 및 기준 만 제시하고, 기타 보행우선구역 등에 대한 계획은 없음

마) 특기사항

- 전체 내용 보완 및 수정 필요

9) 횡성군

가) 기본목표 및 실천전략

횡성군은 제2차 횡성군 교통약자 이동편의 증진계획과의 연속성을 기본방향으로 설명하고 있으며, 실천전략은 아래와 같다.

교통약자 이동편의증진법의 요구사항		영월군 실천전략
이용 운송시설	버스	1) 일반버스의 시설개선 2) 저상버스 도입
이용 편의시설	여객시설	1) 여객터미널 이동편의시설 개선 및 확충 2) 버스정류장 이동편의시설 개선 및 확충
	보행시설((도로)	3) 보도 이동편의시설 개선 및 확충
교통약자에 대한 대국민 인식제고		1) 교통약자 이동편의 시설 매뉴얼 제작 및 보급
		2) 홍보영상 및 홍보물제작

나) 현황 및 관련계획 조사

- 일반현황은 전체 지역현황과 교통약자 및 장애인 현황이 자세히 수록되어있다.
- 관련계획은 본 교통약자 이동편의증진계획과 직접적으로 관련된 상위계획이 수록되어있다.

다) 이용실태 및 만족도 조사

이용실태 및 만족도 조사는 제5장 교통약자 이동편의 및 보행환경 현황 조사 및 검토에서 다른 시/군과 통합하여 종합적으로 수록하였다.

라) 주요 계획수립내용

상기 영월군 교통약자 이동편의증진계획의 실천전략과 연관된 주요 계획내용은 아래와 같다.

- 일반버스의 시설개선 : 2016년 현재 종합점수 77.0을 2021년 82.0으로 개선
- 저상버스 도입 : 전체 시내버스의 5%를 저상버스로 대체하는 것을 목표로 설정하였으나, 이는 국가계획에 맞추어 13%로 수정하여야 함.
- 여객터미널 이동편의시설 개선 및 확충 : 2016년 현재 종합점수 66.0을 2021년 73.0으로 개선
- 버스정류장 이동편의시설 개선 및 확충 : 2016년 현재 종합점수 25.0을 2021년 43.0으로 개선

○ 보도 이동편의시설 개선 및 확충 : 설치 목표율 향상 : 2016년 현재 종합점수 76.0을 2021년 81.0로 개선

○ 교통약자에 대한 대국민 인식제고 : 기본방향만 제시

10) 영월군

가) 기본목표 및 실천전략

영월군은 별도의 기본방향 및 목표는 국가 교통약자 이동편의 증진계획과 동일하게 설정하고 있으며, 이를 교통약자 이동편의증진 법에서 요구하고 있는 사항과 연계하여 살펴보면 다음과 같다.

〈표3-9〉 영월군 교통약자 이동편의증진

교통약자 이동편의증진법의 요구사항		영월군 실천전략
이용 운송시설	버스	1) 버스의 이동편의시설 설치 목표율 향상
	특별교통시설	1) 중형 저상버스 농어촌버스의 13% 도입
이용 편의시설	여객시설	1) 여객터미널 이동편의시설 설치 목표율 향상
	보행시설((도로)	2) 버스정류장 이동편의시설 설치 목표율 향상 3) 보도 이동편의시설 설치 목표율 향상

나) 현황 및 관련계획 조사

- 일반현황은 전체 지역현황과 교통약자 및 장애인 현황이 자세히 수록되어있다.
- 관련계획은 본 교통약자 이동편의증진계획과 직접적으로 관련된 상위계획이 수록되어있다.

다) 이용실태 및 만족도 조사

이용실태 및 만족도 조사는 제5장 교통약자 이동편의 및 보행환경 현황 조사 및 검토에서 다른 시/군과 통합하여 종합적으로 수록하였다.

라) 주요 계획수립내용

상기 영월군 교통약자 이동편의증진계획의 실천전략과 연관된 주요 계획내용은 아래와 같다.

- 버스 차량의 이동편의시설 설치 목표율 향상 : 2016년 현재 농어촌버스의 이동편의시설 설치율 65%를 79%로 향상
- 중형 저상버스 농어촌버스의 13% 확보 : 버스의 사용연한 9년을 고려하여 단계적으로 도입

- 여객터미널 이동편의시설 설치 목표율 향상 : 2016년 현재 여객터미널 이동편의시설 설치율 46%를 72%로 향상
- 버스정류장 이동편의 시설 설치 목표율 향상 : 2016년 현재 버스정류장 이동편의시설 설치율 53%로 국가 요구기준은 상회하고 있으나, 지속적으로 개선하는 것으로 설정
- 보도 이동편의시설 설치 목표율 향상 : 2016년 현재 보도의 이동편의시설 설치율 74%를 79%로 제고

11) 평창군

가) 기본목표 및 실천전략

평창군은 별도의 기본방향 및 목표는 제시하지 않고 계획지표를 설정하여 이를 계획기간의 목표로 설정하고 있다.

지표는 2016년 현재와 제3차 국가 교통약자 이동편의증진계획에서 요구하는 목표지표까지 단계적으로 달성하는 것으로 제시하고 있으며 이를 살펴보면 다음과 같다.

〈표3-10〉 평창군 계획지표

구분	현재	2017	2018	2019	2020	2021
교통수단	53.8	57.0	60.3	63.5	66.8	70.0
여객시설	32.6	40.1	47.6	55.0	62.5	70.0
도로(보행시설)	43.8	50.0	56.3	62.5	68.8	75.0

나) 현황 및 관련계획 조사

- 평창군의 제3차 교통약자 이동편의증진계획은 평창군 지방대중교통 기본계획과 통합된 보고서로 이루어져 있으며, 일반현황은 지방대중교통 기본계획에 교통약자에 수록되어 있고, 장애인 현황은 교통약자 이동편의증진계획에 수록되어있다.
- 관련계획은 본 교통약자 이동편의증진계획과 직접적으로 관련된 상위계획이 수록되어있다.

다) 이용실태 및 만족도 조사

이용실태 및 만족도 조사는 제5장 교통약자 이동편의 및 보행환경 현황 조사 및 검토에서 다른 시/군과 통합하여 종합적으로 수록하였다.

라) 주요 계획수립내용

상기 평창군 교통약자 이동편의증진계획의 실천전략과 연관된 주요 계획내용은 아래와 같다.

- 농어촌버스의 이동편의시설 : 자동안내시설, 행선지 표시, 교통약자용 좌석에 대한 개선을 권고하고 있음.

- 저상버스 도입 : 저상버스 도입기준을 농어촌버스 기준이 아닌 시내버스 기준을 적용하고 있으며, 저상버스 도입은 기존 농어촌버스의 사용연한을 고려하여 도입하여야 한다는 방향만 설정하고 있음.
- 특별교통수단 : : 2016년 현재 법정기준에 부합하는 3대의 특별교통수단을 확보하고 있으나, 이용증가를 사유로 추가 1대를 확보하는 것으로 계획
- 여객시설 이동편의 시설개선 : 개선기준 만 제시
- 버스정류장 시설개선: 개선기준 만 제시
- 도로(보행환경) 시설개선 : 개선 지침 및 기준 만 제시

12) 정선군

가) 기본목표 및 실천전략

정선군은 제3차 교통약자 이동편의 증진계획의 기본방향을 교통약자를 위한 대중교통과 걷고 싶은 보행환경 구축으로 설정하고 여섯 가지의 중점과제를 제시하고 있다.

이를 교통약자 이동편의증진 법에서 요구하고 있는 사항과 연계하여 살펴보면 다음과 같다.

〈표3-11〉 정선군 교통약자 이동편의증진

교통약자 이동편의증진법의 요구사항		정선군 실천전략
이용 운송시설	버스	1) 저상버스 버스 도입
	특별교통시설	2) 장애인 콜택시 활성화 3) 희망택시 확대
이용 편의시설	여객시설	4) 시외버스 터미널 현대화
	보행시설((도로)	5) 걷고 싶은 환경조성 6) 차 없는 거리 조성

나) 현황 및 관련계획 조사

- 일반현황은 본 계획과 직접적으로 관련되는 지역현황과 교통약자 및 장애인 현황이 간략하게 수록되어있다.
- 관련계획은 본 교통약자 이동편의증진계획과 직접적으로 관련된 상위계획이 수록되어있다.

다) 이용실태 및 만족도 조사

이용실태 및 만족도 조사는 제5장 교통약자 이동편의 및 보행환경 현황 조사 및 검토에서 다른 시/군과 통합하여 종합적으로 수록하였다.

라) 주요 계획수립내용

상기 정선군 교통약자 이동편의증진계획의 실천전략과 연관된 주요 계획내용은 아래와 같다.

- 저상버스 도입 : 장기적으로 중형저상버스 상용화 이후 도입하는 것으로 2018년 1대, 2020년 대 총 2개를 목표로 하고 있음.
- 장애인 콜택시 활성화(특별교통수단) : 2016년 현재 3대를 운영하고 있으며, 향후 예측결과 없이 2018년 1대, 2020년 대 총 2개를 목표로 하고 있음(정선군의 2016년 장애인 1등급~2등급의 수는 627인으로 현재 법정대수는 3.14대임)
- 희망택시 확대 : 특별교통수단의 역할을 보완하기 위해 희망택시 도입확대를 건의
- 시외버스 터미널 현대화 : 2016년 현재 정선터미널 28%, 임계터미널 42%인 여객터미널 이동편의시설 설치율을 60%로 향상하는 것을 목표로 제시
- 걷고 싶은 환경조성 : 구체적 계획 없음
- 차 없는 거리 조성 : 구체적 계획 없음

13) 철원군

가) 기본목표 및 실천전략

철원군은 별도의 기본방향 및 목표는 제시하지 않고 계획지표를 설정하여 이를 계획기간의 목표로 설정하고 있다. 계획지표는 2016년 현재와 제3차 국가 교통약자 이동편의증진계획에서 제시한 전국평균값을 목표지표로 제시하였다. 양구군

〈표3-12〉 철원군 계획지표(설치율 및 만족도의 종합점수)

구분	설치율		만족도		종합점수	
	현재	목표	현재	목표	현재	목표
교통수단	69.5	75.0	48.7	55.0	59.0	65.0
여객시설	35.0	40.0	34.7	45.0	38.5	50.0
도로(보행시설)	45.3	55.0	45.3	55.0	48.5	60.0

나) 현황 및 관련계획 조사

- 철원군의 제3차 교통약자 이동편의증진계획은 철원군 지방대중교통 기본계획의 하나의 장(7장)으로 수록되어 있으며, 현황조사는 버스 및 특별교통수단을 제외하고는 표본조사로 이루어졌다. 일반현황은 지방대중교통 기본계획에 교통중심으로 서술되어 있고, 교통약자 및 장애인 현황은 교통약자 이동편의증진계획 장(7장)에 간략하게 수록되어있다.
- 관련계획은 본 교통약자 이동편의증진계획과 직접적으로 관련된 상위계획이 수록되어있다.

다) 이용실태 및 만족도 조사

이용실태 및 만족도 조사는 제5장 교통약자 이동편의 및 보행환경 현황 조사 및 검토에서 다른 시/군과 통합하여 종합적으로 수록하였다.

라) 주요 계획수립내용

상기 철원군 교통약자 이동편의증진계획의 실천전략과 연관된 주요 계획내용은 아래와 같다.

- 농어촌버스의 이동편의시설 : 개선기준 만 제시
- 저상버스 도입 : 구체적 내용 없음
- 특별교통수단 : 특별교통수단 보유대수 기준을 장애인 1등급~2등급이 아닌 장애인 1등급~3등급으로 오인하고 계획을 수립하여 이에 대한 수정이 필요한 실정임(철원군의 2016년 장애인 1등급~2등급의 수는 847인으로 현재 법정대수는 4.24대임)
- 여객시설 이동편의 시설개선 : 개선기준 만 제시
- 버스정류장 시설개선: 개선기준 만 제시
- 도로(보행환경) 시설개선 : 개선 지침 및 기준 만 제시

마) 특기사항

- 교통약자 인구현황조사 및 예측자료 수록 필요
- 교통약자 이동편의 시설 설치율 및 만족도 세부조사내용 수록 필요

14) 화천군

가) 기본목표 및 실천전략

화천군은 제3차 교통약자 이동편의 증진계획의 기본방향을 더불어 잘사는 건강하고 편리한 교통복지구현으로 설정하고 네 가지의 목표를 제시하고 있다.

- 교통약자의 이동권 확대
- 국가가 추진하는 정책과의 연계성
- 화천군 특성에 적합한 계획의 수립 및 추진
- 교통약자 이동편의 증진 인식 제고

나) 현황 및 관련계획 조사

- 일반현황은 본 계획과 직접적으로 관련되는 지역현황과 교통약자 및 장애인 현황이 간략하게 수록되어있다.
- 관련계획은 제3차 국가 교통약자 이동편의증진계획의 목표 및 지표만 간략하게 수록되어 있다.

다) 이용실태 및 만족도 조사

이용실태 및 만족도 조사는 제5장 교통약자 이동편의 및 보행환경 현황 조사 및 검토에서 다른 시/군과 통합하여 종합적으로 수록하였다.

라) 주요 계획수립내용

상기 화천군 교통약자 이동편의증진계획의 실천전략과 연관된 주요 계획내용은 아래와 같다.

- 저상버스 도입 : 저상버스 도입율을 농어촌 버스가 아닌 시내버스 42%를 목표로 설정하고, 계획기간에 5대 도입을 계획하고 있으나, 이는 농어촌버스 도입율 13%로 수정하여 계획을 수정하는 것이 필요함.
- 장애인 콜택시 활성화(특별교통수단) : 2016년 현재 2대를 운영하고 있는데, 추가 도입계획 없이 계획기간에 3대를 유지하는 것으로 설정함.
- 보행우선구역 : 약 100m 구간을 2017년에 검토하고, 지정하여 2018년에 공사를 추진하는 것으로 계획을 수립하였으나, 연차별 투자계획은 2019년으로 이를 통일하는 것이 필요함.
- 어린이 보호구역 : 2018년 3개소, 2019년 5개소, 2020년 5개소 총 13개소를 개선하는 것으로 계획 함.
- 교통약자를 위한 신호시설 확충 : 교통약자를 위한 신호시설 확충을 위해 음향신호기 및 보행시간 잔여표시기를 도입한다는 설정은 있으나, 현재 현황 및 구체적 계획은 수립되지 않음.

〈표3-13〉 화천군 설치율 및 만족도, 종합점수 목표

구분		목표치			
		설치율	만족도	종합점수	비고 (2017년)
교통수단	일반버스	65.0	75.0	68.0	41.0
여객시설	여객자동차터미널	65.0	75.0	68.0	41.0
	버스정류장	55.0	80.0	63.0	40.0
보행환경	보도	80.0	85.0	82.0	69.0

15) 양구군

가) 기본목표 및 실천전략

양구군은 편리한 교통과 선진 보행환경을 추구하는 양구라는 비전을 제시하고, 대중교통 만족도를 현재 23점에서 50점으로 향상한다는 목표를 설정하고 실천전략 다섯 가지를 제시하고 있다. 이를 교통약자 이동편의증진 법에서 요구하고 있는 사항과 연계하여 살펴보면 다음과 같다.

〈표3-14〉 양구군 교통약자 이동편의증진

교통약자 이동편의증진법의 요구사항		양구군 실천전략
이용 운송시설	버스	1) 저상버스 버스 도입
	특별교통시설	2) 장애인 콜택시 활성화 3) 희망택시 확대
이용 편의시설	여객시설	4) 시외버스 터미널 현대화 5) 걷고 싶은 환경조성
	보행시설((도로)	6) 차 없는 거리 조성
		만족도 23점→50점 향상

나) 현황 및 관련계획 조사

- 일반현황은 본 계획과 직접적으로 관련되는 지역현황과 교통약자 및 장애인 현황이 간략하게 수록되어있다.
- 관련계획은 본 교통약자 이동편의증진계획과 직접적으로 관련된 상위계획이 수록되어있다.

다) 이용실태 및 만족도 조사

이용실태 및 만족도 조사는 제5장 교통약자 이동편의 및 보행환경 현황 조사 및 검토에서 다른 시/군과 통합하여 종합적으로 수록하였다.

라) 주요 계획수립내용

상기 양구군 교통약자 이동편의증진계획의 실천전략과 연관된 주요 계획내용은 아래와 같다.

- 저상버스 도입 : 저상버스는 제3차 교통약자 이동편의증진계획기간 이후인 2022년 이후에 도입하는 것으로 방향을 설정
- 장애인 콜택시 활성화(특별교통수단) : 2016년 법정도입대수 2대에 1대로 운영함에 따라 2021년 추가로 1대를 도입하는 것을 목표로 설정
- 희망택시 확대 : 특별교통수단의 역할을 보완하기 위해 희망택시 도입확대를 건의

- 시외버스 터미널 현대화 : 이동시설, 위생/안내시설, 탑승관련시설에 대한 개선을 권고
- 걷고 싶은 환경조성 : 구체적 계획 없음(보행환경 개선의 기준만 제시)
- 차 없는 거리 조성 : 구체적 계획 없음

16) 인제군

가) 기본목표 및 실천전략

인제군은 보행중심 세상, 대중교통이 더 편해진 인제를 기본목표로 설정하고 아래와 같이 대중교통을 중심으로 실천전략을 수립하였다.

〈표3-15〉 인제군 기본목표 및 실천전략

구 분	인 제 군(17~21)		비고
기본방향	보행중심 세상, 대중교통이 더 편해진 인제		
실천전략	교통시설 확충	버스이용 버스 만족도를 현재 58.7점에서 70점으로 향상	
	시설효율 증대	편리한 대중교통구축	
	교통수요관리 강화	인간중심의 교통환경 조성	

나) 현황 및 관련계획 조사

- 일반현황은 본 계획과 직접적으로 관련되는 지역현황과 교통약자 및 장애인 현황이 간략하게 수록되어 있으나, 통계자료가 2014년 기준으로 이를 2015년 또는 2016년으로 보완하는 것이 필요함.
- 관련계획은 본 교통약자 이동편의증진계획과 직접적으로 관련된 상위계획이 수록되어있다.

다) 이용실태 및 만족도 조사

이용실태 및 만족도 조사는 제5장 교통약자 이동편의 및 보행환경 현황조사 및 검토에서 다른 시/군과 통합하여 종합적으로 수록하였다.

라) 주요 계획수립내용

상기 고성군 교통약자 이동편의증진계획의 실천전략과 연관된 주요 계획내용은 아래와 같다.

- 저상버스 도입 : 2022년 이후로 목표를 두고, 버스업체와 협의를 하여 연차별 대차 및 폐차 계획과 연계하여 차후 계획에 저상버스를 도입하도록 유도(국가 계획과 연계한 구체적 계획수립 필요)
- 특별교통수단 : 2021년까지 장애인콜택시 1대 추가도입 검토
- 여객 및 교통수단 시설개선 : 개선기준을 아래와 같이 제시하고 있다.

〈표3-16〉 인제군 개선기준

구 분	현재(2016년)		목표(2021년)	
	설치율(%)	만족도	설치율(%)	만족도
버스	30.8	58.7점	79	70점
버스 정류장	29.0	55.6점	51	80점
터미널	41.2	50.2점	72	70점
보도	47.6	57.2점	79	70점

17) 고성군

가) 기본목표 및 실천전략

고성군은 별도의 기본방향 및 목표는 제시하지 않고 계획지표를 설정하여 이를 계획기간의 목표로 설정하고 있다. 계획지표는 2016년 현재와 제3차 국가 교통약자 이동편의증진계획에서 제시한 전국평균값을 목표지표로 제시하였다.

〈표3-17〉 고성군 계획지표(설치율 및 만족도의 종합점수)

구분		설치율		만족도		종합점수	
		현재	목표	현재	목표	현재	목표
교통수단		33.0	68	41.7	75	35.6	68.0
여객시설	여객터미널	30.0	65	42.9	75	33.9	68.0
	버스정류장	31.0	55	40.1	80	33.7	63.0
도로(보행환경)		82.0	80	44.5	85	70.8	82.0

나) 현황 및 관련계획 조사

- 일반현황은 본 계획과 직접적으로 관련되는 지역현황과 교통약자 및 장애인 현황이 간략하게 수록되어있다.
- 관련계획은 본 교통약자 이동편의증진계획과 직접적으로 관련된 상위계획이 수록되어있다.

다) 이용실태 및 만족도 조사

이용실태 및 만족도 조사는 제5장 교통약자 이동편의 및 보행환경 현황조사 및 검토에서 다른 시/군과 통합하여 종합적으로 수록하였다.

라) 주요 계획수립내용

상기 고성군 교통약자 이동편의증진계획의 실천전략과 연관된 주요 계획내용은 아래와 같다.

- 농어촌버스의 이동편의시설 : 농어촌버스의 이동편의시설은 버스의 대차 또는 폐차와 연계하여 2018년부터 매년 5대를 도입하여 총 20대를 도입
- 저상버스 도입 : 저상버스 도입기준을 농어촌버스 기준 13%가 아닌 시내버스 기준 32% 적용하여 2019년 1대, 2020년 3대, 2021년 3대를 도입하는 목표를 설정하고 있으나 이는 재검토가 필요함.
- 특별교통수단 : 특별교통수단 법정보유대수 기준 3대를 현행과 같이 유지
- 여객시설 이동편의 시설개선 : 개선기준을 제시하고, 이동시설, 위생/안내시설, 탑승관련시설에 대한 개선을 권고
- 버스정류장 시설개선: 버스정류장에 대한 전수조사가 없는 상태로 2018년 1개소, 2019년 1개소 총 2개소를 개선
- 도로(보행환경) 시설개선 : 개선 지침 및 기준 만 제시

18) 양양군

가) 기본목표 및 실천전략

양양군은 별도의 기본방향 및 목표는 제시하지 않고 계획지표를 설정하여 이를 계획기간의 목표지표를 아래와 같이 설정하고 있다.

〈표3-18〉 양양군 계획지표(설치율 및 만족도의 종합점수)

구분	설치율 (현재)	만족도 (현재)	종합점수	
			현재	목표
교통수단	75.0	57.2	69.7	80.0
여객시설	55.0	59.4	56.3	70.0
도로(보행시설)	68.4	56.8	64.9	75.0

나) 현황 및 관련계획 조사

- 고성군의 제3차 교통약자 이동편의증진계획은 철원군 지방대중교통 기본계획의 하나의 장(7장)으로 수록되어 있으며, 현황조사는 버스 및 특별교통수단을 제외하고는 표본조사로 이루어졌다. 일반현황은 지방대중교통 기본계획에 교통중심으로 서술되어 있고, 교통약자 및 장애인 현황은 교통약자 이동편의증진계획 장(7장)에 간략하게 수록되어있다.
- 관련계획은 본 교통약자 이동편의증진계획과 직접적으로 관련된 상위계획이 수록되어있다.

다) 이용실태 및 만족도 조사

이용실태 및 만족도 조사는 제5장 교통약자 이동편의 및 보행환경 현황 조사 및 검토에서 다른 시/군과 통합하여 종합적으로 수록하였다.

라) 주요 계획수립내용

상기 양양군 교통약자 이동편의증진계획의 실천전략과 연관된 주요 계획내용은 아래와 같다.

- 농어촌버스의 이동편의시설 : 농어촌버스는 행선지 표시, 승강구 개선, 교통약자 좌석 개선을 통하여 목표율을 달성
- 저상버스 도입 : 저상버스 도입기준을 농어촌버스 기준 13%가 아닌 시내버스 기준 32% 적용하여 계획기간에 4대 도입을 권고하고 있으나 이는 재검토가 필요함.
- 특별교통수단 : 특별교통수단은 법정보유대수 3대에 1대가 모자라는 2대가 도입되어 있으며, 2021년 1대를 추가로 도입하여 법정보유대수를 확보하는 것으로 설정
- 여객시설 이동편의 시설개선 : 개선 지침 및 기준 만 제시
- 버스정류장 시설개선: 개선 지침 및 기준 만 제시
- 도로(보행환경) 시설개선 : 개선 지침 및 기준 만 제시

제4장 교통약자 수요조사

1. 인구 현황
 2. 교통약자 현황
 3. 장애인 현황
-
-

4장

교통약자 수요조사

본 교통약자 수요조사는 장래 교통약자의 증가수요를 예측하여 교통약자 이동편의시설의 확보 등의 정책방향을 제시하고, 장애인 수로 제시된 특별교통수단 법정도입기준을 설정하기 위한 것이다.

1. 인구 현황

장래 교통약자 및 장애인 수의 예측은 국가 장래인구예측과 강원도 과거 인구현황을 토대로 인구추이를 가늠하여 정책 방향을 제시하고, 장래 장애인의 수는 각 지자체별 및 과거 추이를 토대로 예측하도록 한다.

강원도의 과거인구추이를 분석하면 2014년 1,558,885인에서 2016년 1,566,639으로 0.2484%가 증가되었다.

〈표4-1〉 강원도 과거 인구추이

년도	2014년	2015년	2016년
인구수	1,558,885인	1,564,615인	1,566,639인

+0.2484%

국가 장래인구 전망은 2016년 기준으로 2021년에 0.3392% 증가한 52,123,644인이다.

〈표4-2〉 국가 장래인구 전망

년도	예측 인구수		
2021	52,123,644		+0.3392%
2020	51,973,817		
2019	51,811,167		
2018	51,635,256		
2017	51,446,201		
2016	51,245,707		

자료) KOSIS 국가통계포털. 자료갱신일 2017-01-26

강원도의 과거 인구추이와 국가 장래인구 전망은 비슷한 수준의 증가율(0.24%~0.34%)을 보임에 따라 이를 기준으로 강원도의 과거 인구추이를 기준으로 계획기간의 인구를 예측하도록 한다.

〈표4-3〉 강원도 인구현황

구분			행정구역 (km ²)	인구(인)				인구 밀도 (명/km ²)	비고
				2014년	2015	2016년	증가율 (%)		
강원도			16,874.32	1,558,885	1,564,615	1,566,639	+0.2484	92.7	
1	시	춘천시	1,116.36	278,840	281,005	283,951	+0.9123	251.7	
2		원주시	867.82	330,134	336,031	341,130	+1.6517	387.2	
3		강릉시	1,040.38	217,464	216,330	215,721	-0.4016	207.9	
4		동해시	180.20	95,203	94,558	93,958	-0.6560	524.7	
5		태백시	303.48	48,547	47,779	47,333	-1.2583	157.4	
6		속초시	105.72	83,194	82,978	82,670	-0.3154	784.9	
7		삼척시	1,187.09	72,939	71,534	70,371	-1.7762	60.3	
8	군	홍천군	1,819.83	71,256	71,159	70,961	-0.2072	39.1	
9		횡성군	997.73	46,007	46,451	46,662	+0.7093	46.6	
10		영월군	1,127.62	40,451	40,461	40,330	-0.1497	35.9	
11		평창군	1,463.83	44,050	43,980	43,782	-0.3047	30.0	
12		정선군	1,219.73	39,752	39,502	38,993	-0.9593	32.4	
13		철원군	889.46	48,198	49,422	48,699	+0.05184	55.6	
14		화천군	908.92	27,351	27,231	26,489	-1.5884	30.0	
15		양구군	706.62	24,144	24,329	24,264	+0.2482	34.4	
16		인제군	1,645.17	32,808	33,599	33,061	+0.3848	20.4	
17		고성군	664.30	30,760	30,500	30,749	-0.0179	45.9	
18		양양군	630.08	27,787	27,766	27,515	-0.4906	44.1	
평균							-0.2300	154.92	

주) 강원도 통계DB, 자료갱신일 2017-05-23

〈표4-4〉 국가 장래인구전망

구분	계 획 년 도					2016년
	2021년	2200년	2019년	2018년	2017년	
계	52,123,644	51,973,817	51,811,167	51,635,256	51,446,201	51,245,707
0~4세	2,035,466	2,052,981	2,086,832	2,114,631	2,169,178	2,232,107
9~9세	2,218,597	2,276,836	2,281,130	2,296,197	2,315,416	2,297,525
10~14세	2,290,682	2,244,607	2,243,982	2,270,015	2,266,449	2,326,687
15~19세	2,330,375	2,492,388	2,670,349	2,808,144	2,978,019	3,130,685
20~24세	3,210,268	3,307,661	3,379,040	3,464,886	3,525,627	3,559,433
25~29세	3,669,978	3,625,025	3,569,593	3,486,667	3,376,535	3,282,024
30~34세	3,318,520	3,301,153	3,290,239	3,352,747	3,498,845	3,693,331
35~39세	3,689,106	3,866,237	4,042,046	4,091,544	4,062,933	3,969,413
40~44세	3,951,644	3,875,723	3,842,918	3,949,973	4,086,502	4,234,849
45~49세	4,231,432	4,395,658	4,486,801	4,556,586	4,515,970	4,447,873
50~54세	4,435,213	4,342,328	4,295,619	4,127,441	4,173,106	4,176,619
55~59세	4,134,885	4,246,232	4,298,798	4,344,936	4,232,916	4,139,015
60~64세	4,063,601	3,813,320	3,630,099	3,390,979	3,169,187	2,993,304
65세 이상	8,549,111	8,138,378	7,697,924	7,384,389	7,079,069	6,766,116
65~69세	2,898,210	2,661,049	2,452,262	2,360,468	2,289,256	2,212,452
70~74세	2,091,787	1,990,632	1,888,959	1,797,500	1,758,803	1,730,775
70~79세	1,553,854	1,597,136	1,585,222	1,579,311	1,495,014	1,401,047
80세이상	2,000,026	1,884,851	1,767,278	1,643,231	1,532,445	1,418,568
100세이상	5,234	4,710	4,203	3,879	3,551	3,274

자료) KOSIS 국가통계포털. 자료갱신일 2017-01-26

2. 교통약자 현황

과거 및 현재 교통약자의 현황수요를 토대로 장래 교통약자의 수를 전망하면 전체 교통약자는 고령자의 증가에 기인하여 증가하는 하는 반면 장애인 수는 지역별로 차이는 있지만 감소하는 경향을 보이고 있다. 따라서 교통약자에 관한 교통시설은 지속적인 도입 및 개선을 기본 방향으로 설정하였다.

〈표4-5〉 교통약자 현황

구분	전체인구	교통약자						비고
		장애인	고령자	임산부	영유아 (0~4세)	어린이 (5~9세)	계	
	2016년	2015년						
강원도	1,566,639	98,928	261,671					
춘천시	283,951	15,358	41,092	-	1,178	1,458	59,086	
원주시	341,130	17,631	41,104	2,500	49,472		110,707	
강릉시	215,721	13,031	36,924	7,300	7,388	11,005	75,648	2014년
동해시	93,958	6,695	14,891	832	3,704	4,277	30,399	2016년
태백시	47,333	4,288	9,010	-	-	-	13,298	
속초시	82,670	4,851	12,487		1,178	1,458	19,974	
삼척시	70,371	5,478	14,527	418	2,150	2,459	25,032	
홍천군	70,961	5,026	14,739	428	2,368	2,569	25,130	2014년
횡성군	46,662	3,550	11,095	220	1,182	1,491	17,538	
영월군	40,330	3,495	9,782	179	999	1,241	15,696	2014년
평창군	43,782	3,120	9,694	219	1,178	1,458	15,669	
정선군	38,993	3,374	8,872	183	1,656	1,805	15,890	
철원군	48,699	3,168	9,060	445	2,183	2,364	17,220	
화천군	26,489	1,767	4,821				6,588	
양구군	24,264	1,525	4,082	215	1,117	987	7,926	2014년
인제군	33,061	1,963	5,573	299	1,579	1,462	10,876	2014년
고성군	30,749	2,317	7,155	149	767	812	11,200	
양양군	27,515	2,291	6,922	102	689	805	10,809	2016년
계	1,566,639							

3. 장애인 현황

한편, 전체 장애인 및 장애인 1~2 등급의 인구수는 아래와 같이 감소함에 따라 특별교통수단은 현재 법정 도입대수를 만족하는 경우 별도의 추가 도입계획은 수립하지 않아도 무방할 것이다. 단, 지자체별로 필요한 경우에 한해선 별도 도입계획을 수립한다.

〈표4-6〉 장애인 및 증가율 분석

구분	장애인 1급~6급				장애인 1급~2급			
	2014	2015	2016	증가율	2014	2015	2016	증가율 (%)
강원도	98,970	98,324	98,928	-0.0212	20,881	20,602	20,577	-0.7360
춘천시	15,347	15,243	15,358	0.0358	3,446	3,418	3,417	-0.4217
원주시	17,323	17,380	17,631	0.8851	3,896	3,864	3,846	-1.7718
강릉시	13,067	12,990	13,031	-0.1379	2,730	2,666	2,696	-0.6247
동해시	6,736	6,674	6,695	-0.3048	1,215	1,205	1,204	-0.4537
태백시	4,387	4,309	4,288	-1.1348	739	713	696	-2.9529
속초시	4,889	4,827	4,851	-0.3894	1,044	1,024	1,029	-0.7209
삼척시	5,599	5,467	5,478	-1.0865	1,027	1,011	1,010	-0.8311
홍천군	4,960	5,021	5,026	0.6631	1,074	1,087	1,087	+3.3842
횡성군	3,513	3,488	3,550	0.5252	677	675	660	-1.2635
영월군	3,513	3,466	3,495	-0.2565	694	689	680	-1.0130
평창군	3,116	3,074	3,120	0.0642	611	589	592	-1.5671
정선군	3,378	3,367	3,374	-0.0592	624	626	627	+0.2401
철원군	3,213	3,173	3,168	-0.6873	877	852	847	-1.7253
화천군	1,734	1,720	1,767	0.9471	335	343	375	+5.8018
양구군	1,588	1,556	1,525	-2.0037	338	319	313	-3.7693
인제군	1,970	1,971	1,963	-0.1778	459	449	446	-1.4263
고성군	2,314	2,290	2,317	0.0648	522	523	524	+0.1914
양양군	2,323	2,308	2,291	-0.6912	573	549	528	-4.0070

제5장 이동편의시설 현황 조사

1. 교통약자 이동편의 시설

2. 보행환경

5장 이동편의시설 현황조사

1. 교통약자 이동편의시설

교통약자 이동편의시설은 제3차 국가 교통약자 이동편의증진계획의 이동편의시설 설치목표(설치율, 만족도)를 기준으로 지자체별 현황을 검토하고 목표설정에 대한 타당성을 살펴보았다.

〈표5-1〉 제3차 국가 교통약자 이동편의증진계획 이동편의시설 설치율 목표

(단위 : %)

수단 및 시설		지역별	‘16년	‘21년
			설치율	설치율
교통수단	일반버스	9개 도	68.3	79.0
		전 국	72.2	82.0
	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	39.0
여객시설	여객자동차터미널	9개 도	52.1	72.0
	도시철도 및 전철 역사	전 국	83.6	90.0
	철도 역사	9개 도	79.7	90.0
	여객선터미널	전 국	67.6	79.0
	버스정류장	9개 도	33.1	51.0
보행환경		9개 도	66.6	79.0

〈표5-2〉 제3차 국가 교통약자 이동편의증진계획 이동편의시설 만족도 목표

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

지자체별 교통약자 이동편의 여객수단에 대한 설치율 현황을 살펴보면 강원도는 2016년 기준으로 국가 목표 설치율에 95%를 달성한 것으로 조사되었다. 따라서 제3차 교통약자 이동편의 증진계획기간의 국가 목표 설치율은 무난하게 달성 할 것으로 판단된다.

〈표5-3〉 교통약자 이동편의 여객시설에 대한 설치율 현황 및 목표율 비교

구분		여객시설(2016년)					평균
		여객 터미널	버스 정류장	철도역사	공항	여객 선터미널	
강원도 현황	시 평균	52.6	41.7	80.8	-	69.2	61.1
	군 평균	44.1	30.5	53.6	-	-	42.7
	전체평균	48.4	36.1	67.2	-	69.2	55.2
국가목표	2016년	52.1	33.1	79.7	-	67.6	58.1
	2021년	72.0	51.0	90.0	-	79.0	73.0

〈표5-4〉 교통약자 이동편의 여객시설 설치율 조사결과

구분	여객시설-										비고
	여객터미널		버스정류장		철도역사		공항		여객선 터미널		
	2011	2016	2011	2016	2011	2016	2011	2016	2011	2016	
춘천시	38.0	80.0	33.0	72.0	83.0	92.0	-	-	-	-	210. 212
원주시	-	72.3	-	61.0	-	75.8	-	-	-	-	-
강릉시	-	41.2	-	29.0	-	-	-	-	-	-	151
동해시	-	45.9	-	20.0	-	74.5	-	-	-	69.2	54
태백시	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	미 조사
속초시	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	미 수립
삼척시	33.0	43.1	35.0	26.5	-	-	-	-	-	-	75
시 평균	35.5	56.5	34.0	41.7	83.0	80.8	-	-	-	-	-
홍천군	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	누락
횡성군	-	64.0	-	8.0	-	-	-	-	-	-	4-5
영월군	22	46	48	53	-	-	-	-	-	-	109
평창군	-	30.7	-	12.6	-	-	-	-	-	-	316
정선군	-	47.7	-	-	-	53.6	-	-	-	-	134
철원군	-	35.0	-	50.9	-	-	-	-	-	-	269
화천군		31.5		31.3							31
양구군	-	58.0	-	28.0	-	-	-	-	-	-	63
인제군	-	41.2	-	29.0	-	-	-	-	-	-	80
고성군	-	31.5	-	31.3	-	-	-	-	-	-	33
양양군	48.5	55.0	-	-	-	-		-	-	-	101
군 평균	32.2	44.1	48.0	30.5	-	53.6	-	-	-	-	-

지자체별 교통약자 이동편의 교통수단에 대한 설치율 현황을 살펴보면 강원도는 2016년 기준으로 국가 목표 설치율에 68% 수준으로 조시되었다. 따라서 제3차 교통약자 이동편의 증진계획은 제3차 교통약자 이동편의 증진계획의 목표 설치율 보다 높게 설정하는 것이 타당한 것으로 판단된다.

〈표5-5〉 교통약자 이동편의 교통수단에 대한 설치율 현황 및 목표율 비교

구분		교통수단(2016년)				평균 (%)
		일반버스	저상버스	철도	여객선	
강원도 현황	시 평균	69.1	84.2	-	-	76.7
	군 평균	47.5	-	-	-	47.5
	전체평균	55.2	84.2	-	-	69.7
국가목표	2016년	68.3	93.0	-	-	80.7
	2021년	79.0	90% 이상		-	84.5

〈표5-6〉 교통약자 이동편의 교통수단 설치율 조사결과

구분	교통수단								비고
	일반버스		저상버스		철도		여객선		
	2011	2016	2011	2016	2011	2016	2011	2016	
춘천시	58.0	93.0	80.0	-	95.0	100.0	-	-	
원주시	-	75.7	-	-	-	-	-	-	
강릉시	-	46.2	-	-	-	-	-	-	
동해시	-	60.7	-	85.7	-	-	-	-	
태백시	-	-	-	-	-	-	-	-	
속초시	-	-	-	-	-	-	-	-	미 수립
삼척시	44.0	70.0	-	82.6	-	-	-	-	미 조사
시 평균	51.0	69.1	80.0	84.15	95.0	100.0	-	-	
홍천군	-	-	-	-	-	-	-	-	누락
횡성군	-	81.0	-	-	-	-	-	-	
영월군	66.0	65.0	-	-	-	-	-	-	
평창군	-	51.0	-	-	-	-	-	-	
정선군	-	15.4	-	-	-	-	-	-	
철원군	-	69.5	-	-	-	-	-	-	
화천군	-	32.0	-	-	-	-	-		
양구군	-	23.0	-	-	-	-	-	-	
인제군	-	30.8	-	-	-	-	-	-	
고성군	-	32.0	-	-	-	-	-	-	
양양군	63.0	75.0	-	-	-	-	-	-	
군 평균	64.5	47.5	-	-	-	-	-	-	

지자체별 교통약자 이동편의 여객시설에 대한 만족도 조사결과를 살펴보면 강원도는 2016년 기준으로 국가 목표 설치율에 95% 수준으로 조사되었으나, 철도역사를 제외한 지자체에서 관리하여야 하는 여객터미널 및 버스정류장의 만족도는 낮게 나타나고 있어 제3차 교통약자 이동편의 증진계획은 제2차 교통약자 이동편의 증진계획 보다 강화된 관리계획이 수립되어야 한다.

〈표5-7〉 교통약자 이동편의 여객시설에 대한 만족도 현황 및 목표점수 비교

구분		여객시설(2016년)					평균
		여객터미널	버스정류장	철도역사	공항	여객선터미널	
강원도 현황	전체평균	52.6	51.7	62.8	-	-	55.7
국가목표	2016년	56.0	58.0	62.0	-	-	58.7
	2021년	70.0	80.0	80.0	-	-	76.7

〈표5-8〉 교통약자 이동편의 여객시설 만족도 조사결과

구분	여객시설										비고
	여객터미널		버스정류장		철도역사		공항		여객선터미널		
	2011	2016	2011	2016	2011	2016	2011	2016	2011	2016	
춘천시	59.0	75.0	59.0	80.0	67.0	85.0	-	-	-	-	
원주시	-	68.5	-	66.8	-	63.3	-	-	-		
강릉시	-	49.5	-	42.0	-	-	-	-	-	-	151
동해시	-	65.7	-	65.7	-	-	-	-	-	-	66
태백시	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	미 조사
속초시	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	미 수립
삼척시	-	49.0	-	49.0	-	-	-	-	-	-	93
홍천군	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	누락
횡성군	-	70.0		65.0	-	-	-	-	-	-	4-5
영월군	53	75.0	51	80	-	-	-	-	-	-	
평창군	-	58.4	-	58.4	-	-	-	-	-	-	349
정선군	-	25.0	-	11	-	40	-	-	-	-	
철원군	-	34.7	-	46.8	-	-	-	-	-	-	272
화천군	-	42.0	-	39.9	-	-	-	-	-	-	미 제출
양구군	-	23.0		22.0	-	-	-	-	-	-	97
인제군	-	50.2	-	56.6	-	-	-	-	-	-	114
고성군	-	42.9	-	40.1	-	-	-	-	-	-	66
양양군	52.5	59.4	-	-	-	-	-	-	-	-	101
평균	54.8	52.6	55.0	51.7	67.0	62.8	-	-	-	-	

지자체별 교통약자 이동편의 교통수단에 대한 만족도 조사결과를 살펴보면 철도는 2016년 국가 만족도 목표를 초과 달성한 나타나 2021년 국가 만족도 목표점수는 무난하게 달성할 것으로 예상된다.

〈표5-9〉 교통약자 이동편의 교통수단에 대한 만족도 현황 및 목표점수 비교

구분		교통수단(2016년)				평균 (%)
		일반버스	저상버스	철도	여객선	
강원도 현황	전체평균	56.3	-	77.0	-	66.7
국가목표	2016년	58.0	-	63.0	-	60.5
	2021년	70.0	-	80.0	-	75.0

〈표5-10〉 교통약자 이동편의 교통수단 만족도 조사결과

구분	교통수단								비고
	일반버스		저상버스		철도		여객선		
	2011	2016	2011	2016	2011	2016	2011	2016	
춘천시	50.0	77.0	72.0	-	69.0	77.0	-	-	
원주시		65.0							
강릉시	-	66.2	-	-	-	-	-	-	
동해시	-	68.2	-	-	-	-	-	-	
태백시	-	-	-	-	-	-	-	-	미 조사
속초시	-	-	-	-	-	-	-	-	미 수립
삼척시	-	49.0	-	-	-	-	-	-	
홍천군	-	-	-	-	-	-	-	-	누락
횡성군	-	68.0	-	-	-	-	-	-	
영월군	55	75.0	-	-	-	-	-	-	
평창군	-	60.4	-	-	-	-	-	-	
정선군	-	41.0	-	-	-		-	-	
철원군	-	48.7	-	-	-	-	-	-	
화천군		45.9							
양구군		23.0							
인제군	-	58.7	-	-	-	-	-	-	
고성군	-	41.7	-	-	-	-	-	-	
양양군	52.0	57.2	-	-	-	-	-	-	
평균	78.5	56.3	72.0	0	69.0	77.0	-	-	

2. 보행환경

교통약자 이동편의시설은 제3차 국가 교통약자 이동편의증진계획의 도로의 보행환경을 위한 이동편의시설 설치목표(설치율, 만족도)를 기준으로 지자체별 현황을 검토하고 목표설정에 대한 타당성을 살펴보았다.

〈표5-11〉 제3차 국가 교통약자 이동편의증진계획 보행환경 이동편의시설 설치율 목표

(단위 : %)

수단 및 시설	지역별	‘16년	‘21년
		설치율	설치율
보행환경	9개 도	66.6	79.0

〈표5-12〉 제3차 국가 교통약자 이동편의증진계획 이동편의시설 만족도 목표

구분	2016년	2021년	비고
보행환경	56점	70점	

강원도의 지자체별 교통약자 보행환경의 평균 설치율은 국가 목표의 88%, 만족도는 국가 목표의 87% 수준이고, 장래 지자체별 교통약자 보행환경의 목표 설치율은 국가 목표의 95%, 만족도는 국가 목표의 95% 수준으로 국가가 기대하는 수준을 달성하기 위해선 목표를 상향 조정할 필요가 있다.

〈표5-13〉 보행환경 이동편의시설 설치율 및 만족도 비교

구분		보행환경		비고
		설치율	만족도	
2016년	강원도 현황	58.9	48.8	지자체 평균
	국가 목표	66.6	56.0	
2021년	강원도 목표	74.8	66.2	지자체 평균
	국가 목표	79.0	70.0	

〈표5-14〉 교통약자 보행환경 이용실태조사 결과

구분	보행				비고
	현황		목표		
	설치율	만족도	설치율	만족도	
춘천시	77.0	51.0	70.0	85.0	211, 212
원주시	59.0	65.0	73.5	70.0	
강릉시	60.3	20.3	79.0	60.0	152
동해시	67.5	66.1	-	70.0	106
태백시	-	-	-	-	미제출
속초시	-	-	-	-	미수립
삼척시	62.9	51.0	미제시	61.0	96
홍천군	-	-	-	70.0	41
횡성군	81.0	70.0	미제시	미제시	4-5
영월군	74.0	85.0	79.0	-	119
평창군	36.8	60.0	미제시	미제시	349
정선군	71.4	12.0	80.0	60.0	146
철원군	45.3	55.8	55.0	35.0	278
화천군	30.0	19.5	80.0	85.0	미 제출
양구군	61.0	14.0	72.6	40.0	98
인제군	47.6	57.2	79.0	70.0	114
고성군	42.0	48.5	80.0	85.0	86
양양군	68.4	56.8	-	70.0	112
전체 평균	58.9	48.8	74.8	66.2	

제6장 목표설정 및 추진전략

1. 목표설정
 2. 추진전략
-

6장 목표설정 및 추진전략

1. 목표설정

강원도 교통약자 이동편의 증진 지원계획의 목표는 제3차 국가 교통약자 이동편의 증진계획에서 제시한 목표 달성을 기본으로 하였고, 여기에 강원도의 지역적 여건을 고려한 세부전략을 수립하였다.

〈표6-1〉 강원도 교통약자 이동편의 증진 지원계획의 기본 방향 및 목표

구분	기본방향	달성목표
국가계획	더불어 행복한 교통복지 구현	<div>이동편의시설 기준 적합 설치비율 72.5%→81.4%</div> <div>저상버스는 시내버스 보급비율 32%</div> <div>중형저상버스는 농어촌버스 보급비율 13.0%</div> <div>특별교통수단 법정기준 100% 달성</div>
	(강원도 지역특성 고려)	(국가 목표 실현)
강원도 계획	저밀도 지역 교통복지 사각지대 최소화	국가 계획 목표 달성
	세부전략	1) 특별교통수단 광역화 및 통일화 시행 2) 시/군별 1개의 생활환경(Barrier Free) ^{주)} 지정

주) 배리어 프리(barrier-free)는 장애인 및 고령자 등의 사회적 약자들의 사회생활에 지장이 되는 물리적인 장애물이나 심리적인 장벽을 없애기 위해 실시하는 운동 및 시책으로, 일반적으로 장애인의 시설 이용에 장애가 되는 장벽을 없애는 뜻으로 사용되고 있음.

한편, 상기 목표달성을 전제로 인구밀도 차이가 큰 강원도의 사회여건을 고려한 차별화된 전략이 필요한가도 살펴보았다. 강원도의 시와 군의 인구밀도는 9배의 차이를 보이고 있으며, 이에 따른 수송운행 행태로 다르게 나타나고 있는 실정이다.

〈표6-2〉 인구밀도 현황

구분	평균	시	군
인구밀도(명/km ²)	92.7	339.16	37.67
<div style="text-align: center;"> <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 100px; margin: 0 auto;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 200px; height: 20px; margin: 0 auto; text-align: center;"> 군의 인구밀도는 시의 11.1%에 불과 </div> </div>			

2. 추진전략

가. 공통사항

□ 지자체별 교통약자 이동편의시설의 계획목표 통일

○ 자치단체별 수립된 교통약자 이동편의시설의 정책목표 및 지표를 검토하고, 협의하여 도 차원의 통일된 정책목표를 추구하고, 지자체별로 달성하여야 하는 최소한의 지표를 제시함.

□ 교통약자 이동편의시설 증진계획의 수립 및 시행을 위한 유관부서의 협조체계 구축

○ 강원도 및 자치단체별 보건·복지 관련부서, 도로건설 관련부서, 교통운영 관련부서로 분산되어 있는 교통약자 이동편의시설에 관련된 업무현황, 추진실적, 사업내용을 공유하고, 협의할 수 있는 시스템을 구축함.

나. 교통수단

□ 국가 계획지표 및 지자체별 여건을 고려한 지자체별 균형적인 저상버스 도입계획 수립

○ 시내버스와 농어촌버스를 대상으로 하는 저상버스 및 중형저상버스에 대한 도입계획을 지자체와 협의하여 도 차원에서 지자체별로 균형적인 도입계획이 수립될 수 있는 제반기준 (일반버스의 사용연한에 대한 조사를 통하여 향후 대차 및 폐차에 대한 수요조사를 통하여 지자체별 단계적 도입계획 수립함.

□ 지자체별 특별교통수단의 도입계획 통일

○ 현재 및 장래 장애인 수를 기준으로 설정되는 특별교통수단의 도입대수는 도에서 제시한 장애인 수 예측결과를 국가 지표에 대입하여 특별교통수단의 도입대수를 결정함

□ 특별교통수단의 광역화 및 이용요금의 일원화

○ 해당 지자체의 내부 통행을 전제로 하는 특별교통수단 운영을 다른 지자체 및 광역단체까

지 확대하고, 지자체별로 다른 이용체계를 일원화함. 특별교통수단 광역화는 교통약자의 이동편의 증진법 제7의2 특별교통수단 운영의 지역 간 연계 등 교통약자의 이동권 확대에 관한 사항 및 제16조 특별교통수단의 운행 등의 ⑤항 「특별교통수단을 운행하는 자는 교통약자의 거주지를 이유로 이용을 제한하여서는 아니 된다. 다만, 지방자치단체는 특별교통수단의 운행 대수, 운행 횟수 등을 고려하여 그 운영의 범위를 인근 특별시·광역시·도까지로 할 수 있다」에 근거하여 추진함.

다. 여객시설

□ 지속적인 관리 및 개선체계 수립

- 여객시설 인허가 및 지원부서와의 업무협조를 통한 교통약자 이동편의시설에 대한 관리상태를 점검하고 개선방안을 제시함.

라. 도로(보행환경)

□ 지속적인 보행환경사업의 추진하기 위한 체계구축

- 도로의 보도, 횡단시설(횡단보도, 지하보도, 육교 등)에 대한 현황조사 및 관리체계를 구축하여 꾸준한 관리를 통하여 미진한 교통약자 및 장애인 이동편의시설을 개선

□ 지자체별 보행우선구역 지정현황 및 관리체계 구축

- 장기적으로 교통약자의 이동편의 증진법 제18조 보행우선구역의 지정의 취지를 이해하고, 아래와 같은 법 취지에 부합된 구역이 지정되고, 지방경찰청과 협의를 통하여 관리가 이루어지는 가를 도 차원에 관리하고 점검할 수 있는 체계를 구축함

마. 교통약자 광역이동지원센터

□ 효율적 운영을 위한 개성방안 제시

- 현재의 운영실태를 점검하고 향후 효율적인 운영방안을 모색하기 위한 방안을 제시함

제7장 추진전략별 추진방안

1. 공통사항
 2. 교통수단
 3. 여객수단
 4. 도로(보행환경)
 5. 교통약자 광역이동지원센터
-

7장 추진전략별 추진방안

1. 공통사항

가. 지자체별 교통약자 이동편의시설의 계획목표 통일

교통약자 이동편의시설에서 지자체가 직접 투자하고, 관리하는 시설은 국가가 제시한 계획목표를 달성하도록 하고, 지도관리가 필요한 시설은 아래와 같이 지자체별로 계획목표를 설정하도록 한다.

〈표7-1〉 교통약자 이동편의시설의 계획목표

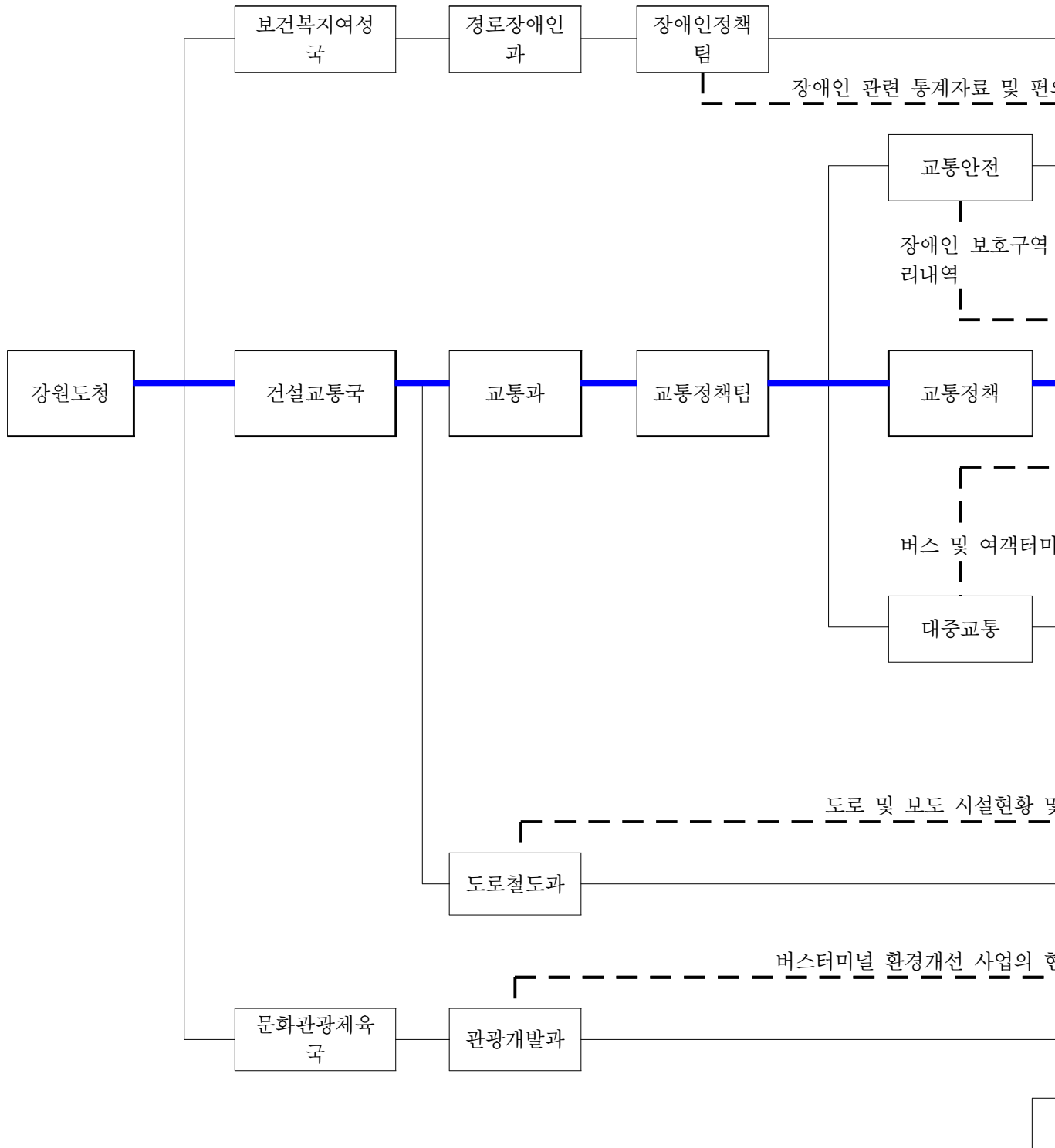
구분		2021년 국가목표 (설치율 %)	2021년 강원도	
			공통목표 (설치율 %)	지자체 목표 (설치율 %)
교통 수단	일반버스	79.0%	--	지자체별 목표
	저상버스	90% 이상 유지	90% 이상 유지	-
	도시철도 및 전철	90% 이상 유지	-	지자체별 목표
	철도	90% 이상 유지	-	지자체별 목표
	항공기	90% 이상 유지	-	지자체별 목표
	여객선	39.0%	-	지자체별 목표
여객 시설	여객자동차터미널	72.0%	-	지자체별 목표
	도시철도 및 전철 역사	90.0%	-	지자체별 목표
	철도 역사	90.0%	-	지자체별 목표
	여객선터미널	79.0%	-	지자체별 목표
	버스정류장	51.0%	51.0%	-
보행환경		79.0%	79.0%	-

나. 교통약자 이동편의시설 증진계획의 수립 및 시행을 위한 유관부서의 협조체계 구축

교통약자 이동증진계획법에서 요구하는 관리실태를 점검하고 계획을 수립하기 위해선 많은 자료를 필요로 하는데 이러한 자료를 관리하는 담당부서가 분산되어 있어 체계적인 실태점검이 어려운 실정이다.

따라서 전 단계 계획을 지속적으로 모니터링하고 다음 단계의 계획을 연계하여 나가기 위해선 각 지자체별로 교통약자 이동편의시설 증진계획의 수립 및 시행을 위한 유관부서의 협조체계를 구축하여야한다. 아래는 교통약자 이동증진계획과 관련된 강원도의 조직을 토대로 유관부서 협조체계를 구성한 것이다. 각 지자체는 이를 기본으로 지자체별 유관부서 협조체계를 구축하여야 할 것이다.

〈표7-2〉 교통약자 이용증진계획 수립 및 관리와 연관된 조직체계



2. 교통수단

가. 국가 계획지표를 고려한 지자체별 저상버스 도입계획 수립

지자체별 저상버스 시내버스와 농어촌버스를 대상으로 하는 저상버스 및 중형저상버스에 대한 도입계획을 살펴보면, 시내버스와 농어촌버스를 구분하지 않고 운영버스의 42% 또는 32%를 목표로 제시하거나, 구체적인 계획을 제시하지 못하고 있다.

이는 국가계획에서 시내버스를 대상으로 하는 저상버스와 농어촌버스를 대상으로 하는 중형저상버스에 대한 기인하는 것으로 판단된다. 아래는 국가 저상버스 도입목표로 각 지자체는 이를 근거로 제3차 교통약자 이동편의증진계획 기간에 도입 가능한 저상버스 도입계획을 수립하여야 한다.

〈표7-3〉 국가 저상버스 도입(대체)계획

구분	대상버스	도입차종	도입(대체)율	비고
시	시내버스	저상버스	32%	
	마을버스	중형저상버스	16%	
군	농어촌버스	중형저상버스	13%	

주) 도입(대체)율은 운행되고 있는 버스의 율임.

참고로 저상버스는 교통운송사업자가 정부 및 지자체의 예산지원을 받아 도입하는 것으로 현실적인 도입계획은 현재 운행되고 있는 버스의 사용연한을 조사하여 향후 폐차의 수를 근거로 단계별 계획을 수립하여야 한다(세부 저상버스계획은 제9장에서 별도로 수록하였음)

나. 지자체별 특별교통수단의 도입계획 통일

지자체별 특별교통수단의 도입계획을 살펴보면 춘천시, 태백시, 철원군을 제외하고는 대부분 대체 차량을 포함하여 법정기준을 만족하고 있으며, 지자체별로 향후 추가 도입계획도 수립되어 있다. 그러나 추가 도입계획은 지자체별로 도입기준이 명료하지 않아 아래와 같이 법정 도입기준 및 도입계획을 제시한다.

〈표7-4〉 지자체별 특별교통수단의 도입계획 기준

구분	내용	비고
도입기준	장애인 1~2 등급 200명당 1대	도입대수 산정은 사사오입함
도입계획	강원도의 장애인 1~2 등급 수는 감소함에 따라 원칙적으로 현재 법정목표 도입대수를 유지함 단, 장애인 수가 증가하는 홍천군과 화천군은 2021년 기준 장애인 1~2 등급 수를 예측하여 계획함.	

다. 특별교통수단의 광역화 및 이용요금의 일원화

교통약자의 이동편의 증진법 제7의2 특별교통수단 운영의 지역 간 연계 등 교통약자의 이동권 확대에 관한 사항 및 제16조 특별교통수단의 운행 등의 ⑤항 「특별교통수단을 운행하는 자는 교통약자의 거주지를 이유로 이용을 제한하여서는 아니 된다」에 근거하여 강원도에서 추진하는 사항으로 제8장에 세부적으로 수록하였다.

3. 여객시설

□ 지속적인 관리 및 개선체계 수립

여객시설의 대부분은 지도관리가 필요한 시설로 대중교통담당부서와의 긴밀한 협조체계가 필요하다. 따라서 「7.1 공통사항, 나. 교통약자 이동편의시설 증진계획의 수립 및 시행을 위한 유관부서의 협조체계 구축」에서 언급한 비와 같이 유관부서의 협조체계 구축을 통하여 지속적인 관리와 개선이 이루어지도록 하여야 한다.

4. 도로(보행환경)

가. 지속적인 보행환경사업의 추진하기 위한 체계구축

지자체별 보행환경시설(보도, 횡단보도 등)에 대한 조사는 조사의 범위가 설정되지 않고, 전수가 아닌 표본조사를 통하여 설치율과 만족도를 제시하고 있으며, 전 단계 조사구간과도 일치하지 않아 조사결과에 대한 신뢰성도 떨어지고 있다.

이러한 이유는 지자체에서 건설하고 관리하는 보행환경시설에 대한 관리 자료가 부실하고, 건설하고 관리하는 부서와 교통약자 이동편의증진계획을 수립하는 부서가 이원화되어 있기 때문이다. 따라서 유관부서와의 협조체계구축과 아울러 보행시설 관리를 위한 방안이 모색되어야 한다.

보행환경시설은 지자체별로 교통약자를 위하여 관리되어야 할 구역(범위)을 지정하여 실질적인 관리의 효율성을 꾀하여야 한다.

교통약자 관리구역은 도심지 중심으로 설정하고, 관리실태 점검 및 조사는 아래<표>와 같이 교통약자 중심으로 관리되고 점검되어야 하겠다.

〈표7-5〉 보도 관리실태점검 양식

교통약자 관리구역	교통약자를 위하여 관리되어야 할 구역(지자체별로 설정)						
노선명	도로		보도				
	연장	폭	연정	폭	교통약자 시설		
					일반	장애인	
						휠체어	시각
1번 노선							
2번 노선							
.							

〈표7-6〉 횡단보도 관리실태점검 양식

노선명	횡단보도								
	단일로			3지 교차로			4지 교차로 등		
	신호 유무	장애인 시설		신호 유무	장애인 시설		신호 유무	장애인 시설	
		휠체어	시각		휠체어	시각		휠체어	시각
1번 노선									
2번 노선									
.									

한편, 보행안전시설은 법 제21조제3항에 따른 보행안전시설물의 구조 및 시설기준 별표 2를 참고한다.

〈표7-7〉 교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙 별표 2(보행안전시설물의 구조/시설기준)

<p>1. 속도저감시설</p> <p>가. 고원식(高原式) 교차로</p> <p>1) 자동차와 보행자가 충돌할 위험이 있는 신호기가 없는 교차로에는 고원식 교차로를 설치하여야 한다.</p> <p>2) 고원식 교차로는 그 전체를 암적색 아스콘 또는 블록포장으로 설치하거나 고원식 횡단보도의 설치방법과 같은 방법으로 설치할 수 있다.</p> <p>3) 보도와 고원식 교차로의 연결부에는 요철(凹凸)이 없어야 하고 배수에 지장이 없도록 하여야 한다.</p> <p>나. 지그재그 형태의 도로</p> <p>1) 차량통행부분의 선형은 운전자의 빈번한 방향조작을 유도함으로써 자동차의 주행속도를 낮추게 하기 위하여 지그재그 형태로 할 수 있다.</p> <p>2) 도로에 일정한 간격으로 자동차 진입억제용 말뚝 그 밖의 시설물을 설치하여 도로가 지그재그 형태의 선형을 유지하도록 할 수 있다.</p> <p>3) 주차를 허용하는 도로의 좌우에는 교대로 주차구획선을 설치할 수 있다.</p> <p>다. 차도 폭 좁힘</p> <p>운전자가 주행속도를 낮추도록 유도하기 위하여 물리적으로 차도의 폭을 좁게 하거나 시각적으로 차도의 폭이 좁게 보이도록 할 수 있다.</p> <p>라. 요철포장</p> <p>1) 노면을 작은 요철형태로 포장하여 미세한 진동과 소음이 발생하도록 하여야 한다.</p> <p>2) 노면의 요철포장은 자동차의 통행량이 많은 지역에서 실시하되, 주택이 밀집한 지역은 가급적 피해야 한다.</p> <p>마. 과속방지턱</p> <p>1) 도로구간 및 교차로구간에는 운전자의 과속을 억제하고 보행자가 안전하고 연속적인 횡단을 할 수 있도록 하기 위하여 과속방지턱을 설치할 수 있다.</p> <p>2) 과속방지턱을 설치하는 경우에는 자동차가 일정한 속도로 통과하더라도 승차자, 차체 및 운행 등의 안전에 중대한 지장을 주지 아니하도록 하여야 한다.</p> <p>3) 과속방지턱의 폭은 차축의 폭이 넓은 긴급자동차의 통행에 방해가 되지 아니하도록 좁게 할 수 있다.</p>	
<p>2. 횡단시설</p> <p>가. 고원식 횡단보도</p> <p>1) 차도노면에 사다리꼴 모양의 횡단면을 갖는 구조물(이하 “사다리꼴구조물”이라 한다)을 설치하여, 보도의 양측에서 수평으로 횡단할 수 있는 고원식 횡단보도를 설치할 수 있다.</p> <p>2) 사다리꼴구조물의 경사(턱)부분과 횡단보도부분은 서로 다른 색상 및 재질로 하고 경사가 완만하게 하여야 한다.</p>	
<p>3) 사다리꼴구조물의 높이는 보도의 높이와 같게 하고, 사다리꼴구조물의 윗면 평탄부는 차축의 길이를 고려하여 250센티미터 이상으로 하여야 한다.</p> <p>4) 고원식 횡단보도에는 배수파이프 등 배수를 위한 설비를 갖추어야 한다.</p> <p>5) 고원식 횡단보도의 주변에는 야간의 사고 방지를 위한 표지, 자동차 진입억제용 말뚝 등의 시설물을 설치하여야 한다.</p>	

〈표7-8〉 계속

<p>나. 보행섬식 횡단보도</p> <p>1) 보행우선구역에서 도로의 용지가 허용되는 경우에는 도로의 중앙에 횡단을 위한 일시적인 대기 장소(이하 “보행섬”이라 한다)를 두고 횡단보도를 설치하여야 한다</p> <p>3) 보행섬의 최소 폭은 1.5미터로 하여야 한다.</p> <p>4) 보행섬의 전후에는 안전지대 노면표시 및 자동차 진입억제용 말뚝 등의 공작물을 설치하여 자동차와 보행자의 충돌사고를 방지하여야 한다.</p>
<p>3. 대중교통정보 알림시설 등 교통안내시설</p> <p>가. 보행우선구역에서는 보행자에게 현재의 위치, 주변의 교통수단, 600미터 이내의 주요 시설물, 1.2킬로미터 이내의 여객시설 그 밖에 관할 지방자치단체가 제공하려는 사항 등에 관한 정보를 제공하기 위한 보행자안내표지판을 설치하여야 한다.</p> <p>나. 보행자 안내표지판은 보행우선구역의 주요 교차로와 보도구간에 설치하여야 하며, 야간에 식별이 가능하여야 한다.</p> <p>다. 보행자 안내표지판에 포함되는 지도에는 위치 및 방향에 관한 정보가 정확하게 나타나야 한다.</p> <p>라. 보행자 안내표지판에는 시각장애인을 위한 점자표기를 할 수 있다.</p>
<p>4. 보행자 우선통행을 위한 교통신호기</p> <p>가. 보행우선구역의 교통신호기에는 보행자가 우선 통행할 수 있도록 녹색신호 변경버튼을 설치하여야 한다.</p> <p>나. 교통신호기는 녹색신호가 켜져 있는 동안에는 계속 균일한 신호음을 내야 한다.</p>
<p>5. 보도용 방호울타리</p> <p>가. 보도용 방호울타리는 자동차가 저속으로 진행하는 구간으로서 운전자에게 보도와 차도가 분리되어 있음을 시각적으로 나타내어 사고를 예방할 수 있는 구간에 설치하여야 한다.</p> <p>나. 보도용 방호울타리의 설치로 인하여 도로의 차도 폭이 좁아지는 경우에는 일방통행의 지정, 도로의 유지·관리 및 배수 등을 충분히 고려하여야 한다.</p>
<p>6. 자동차 진입억제용 말뚝</p> <p>가. 자동차 진입억제용 말뚝은 보행자의 안전하고 편리한 통행을 방해하지 아니하는 범위 내에서 설치하여야 한다.</p> <p>나. 자동차 진입억제용 말뚝은 밝은 색의 반사도료 등을 사용하여 쉽게 식별할 수 있도록 설치하여야 한다.</p> <p>다. 자동차 진입억제용 말뚝의 높이는 보행자의 안전을 고려하여 80 ~ 100센티미터로 하고, 그 지름은 10 ~ 20센티미터로 하여야 한다.</p>
<p>라. 자동차 진입억제용 말뚝의 간격은 1.5미터 안팎으로 하여야 한다.</p> <p>마. 자동차 진입억제용 말뚝은 보행자 등의 충격을 흡수할 수 있는 재료를 사용하되, 속도가 낮은 자동차의 충격에 견딜 수 있는 구조로 하여야 한다.</p> <p>바. 자동차 진입억제용 말뚝의 0.3미터 전면(前面)에는 시각장애인이 충돌 우려가 있는 구조물이 있음을 미리 알 수 있도록 점형블록을 설치하여야 한다.</p>

나. 지체별 보행우선구역 지정현황 및 관리체계 구축

장기적으로 교통약자의 이동편의 증진법 제18조 보행우선구역의 지정의 취지를 이해하고, 법 취지에 부합된 구역이 지정되고, 관리되고 있는가를 파악하기 위한 체계를 구축한다.

법 제18조(보행우선구역의 지정)은 교통약자를 포함한 보행자의 안전하고 편리한 보행환경을 위하여 필요하다고 인정한 도로의 일정구간으로 일반 보행자 전부를 대상으로 하기 때문에 도차원의 교통약자 중심의 교통약자 이동편의 증진계획에서는 이러한 사업의 지정현황 및 관리실태를 살펴보고, 모범사례 등의 정보를 파악하는 등 도차원에서 지원할 수 있는 방안을 모색하는데 주안을 두었다. 이러한 이유는 보행우선구역 지정의 경우 예산의 전부 또는 일부를 국가로부터 지원을 받을 수 있어, 도차원의 간접적인 지원은 열악한 지방재정에 도움이 되기 때문이다.

보행우선구역은 일반 및 교통약자의 이용율이 높고, 차량의 이동을 제한하여도 교통소통에 문제가 적은 구역을 선정하며, 이는 도로(보행환경)조사의 범위 설정과 같은 개념으로 설정한다.

설정한 보행우선구역은 교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙 제10조(보행우선구역 관리대장)에서 요구한 바와 같이 관리대장을 작성하고, 보행안전시설물의 종류 및 수량을 기록하고, 교체·수리 등 변동사항에 대하여 기록·정리하고, 보관하도록 한다.

〈표7-9〉 교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙 제10조(보행우선구역 관리대장)

- ① 특별시장·광역시·특별자치시장·특별자치도지사·시장이나 군수(광역시에 있는 군의 군수는 제외한다)는 법 제24조에 따라 별지 제2호서식의 보행우선구역 관리대장을 연도별로 작성·비치하고 3년간 보존하여야 한다.
- ② 제1항에 따른 보행우선구역 관리대장에는 해당 보행우선구역에 설치된 보행안전시설물의 종류 및 수량을 기록하고, 교체·수리 등 변동사항이 있는 경우에는 수시로 이를 기록·정리하여야 한다

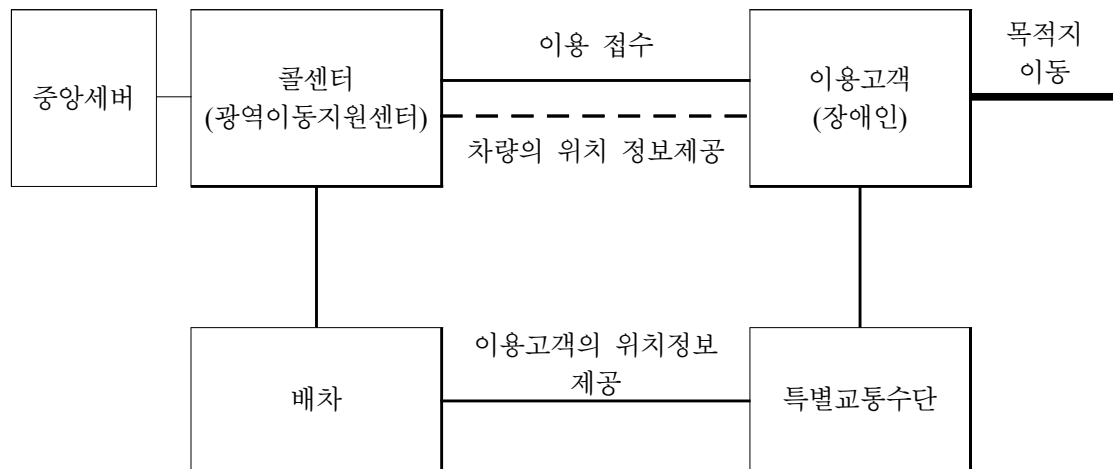
보행우선구역은 1차적으로 교통약자 이동편의시설의 보행환경의 조사 및 관리구역에 포함하여 시행하도록 한다.

5. 교통약자 광역이동지원센터주)

현재 강원도의 각 지자체는 교통약자의 광역적 이동을 지원하고 있지는 않지만 국지적인 지자체 내부이동 지원과 향후 광역적인 이동을 위한 강원도 장애인 콜센터(광역이동지원센터)가 운영되고 있으며, 지원 대상 지자체는 원주시를 제외한 17개 시/군이다.

강원도 장애인 콜센터(광역이동지원센터)의 운영개요는 아래와 같다.

[그림7-1] 콜센터(광역이동지원센터)의 운영개요



강원도 장애인 콜센터(광역이동지원센터)는 2014년 11월 1일에 운영을 시작하여 현재에 이르고 있으며, 운영현황을 살펴보면 다음과 같다.

〈표7-10〉 강원도 광역이동지원센터의 인력 운영현황

구분	인력현황		비고
	총인력	인력구성	
2014년 11월	3인	-	-
2017년 현재	12인	파트장 1명, 상담사 11명	8시간 전일제 5명 / 5시간 오전 파트타임 3명 / 5시간 야간 파트타임 3명 (07시 ~ 24시 연중무휴 운영)
2018년 향후	16명	파트장 1명, 상담사 15명	8시간 정규근무 9명 / 3교대 야간 근무자 6명 예정 (24시간 연중무휴 콜센터 운영 예정)

주) 광역이동지원센터는 교통약자의 이동편의 증진법 제7조의2 교통약자 이동편의 증진 지원계획의 수립 등에 포함되어야 하는 사항 ②의 「광역이동지원센터 운영 등 특별교통수단의 광역적 이용을 위한 협력체계 구축 방안」에 근거함.

〈표7-11〉 강원도 광역이동지원센터의 콜 지원현황

구분	콜 지원 수	비고
2014년	-	-
2015년	-	-
2016년	143,340	(산출기간 : 2016. 01. 01 ~ 2016. 11. 30)
2017년	168,851	(산출기간 : 2017. 01. 01 ~ 2017. 11. 30)
증가율	1.17배 증가	

이상과 같이 강원도 장애인 콜센터(광역이동지원센터)의 운영현황을 살펴보면 2017년 현재 상담사 1인당 1일 5,159건의 상담을 진행하고 있으며, 이는 2016년에 비하여 1.17배 증가한 것을 알 수 있다. 따라서 2018년 증원계획은 장애인 콜센터(광역이동지원센터)의 서비스 질을 향상하고 향후 광역적 지원을 위한 강원도의 계획을 달성하기 위해선 필요한 것으로 판단된다.

현재의 운영현황을 살펴보고 개선사항을 제시하면 다음과 같다.

첫째, 등록 장애인에 대한 등록현황 정비

등록 장애인은 지자체별로 등록을 받아 강원도 장애인 콜센터(광역이동지원센터)로 보내지는데 이러한 등록 장애인의 등록 기준이 지자체별로 다르고, 현황도 업데이트가 되지 않고 있는 실정으로 향후 통합된 광역적인 이동지원을 위해선 등록 장애인의 기준과 현황 업데이트의 시기 등이 통일되어야 할 것으로 판단된다.

둘째, 이용현황에 대한 데이터 구축

지역별 이용현황, 출발 및 목적지, 이용목적, 이용 장애인의 현황(나이, 휠체어 또는 비휠체어 등), 이용횟수 등에 대한 데이터가 구축되어야 향후 서비스 개선을 위한 정책수립이 가능 할 것이다.

셋째, 특별교통수단에 대한 현황 보완

지자체별로 운영중인 특별교통수단의 차량대수, 종류, 구조, 차량 및 운전자에 대한 현황(차량별 운전자 수, 일 운행시간, 연락처 등)등에 대한 보완이 필요한 것으로 파악되었다.

제8장 특별교통수단

1. 특별교통수단 도입계획
 2. 특별교통수단 운영계획
 3. 특별교통수단 운영의 공역화
 4. 특별교통수단 요금통합계획
 5. 특별교통수단 예산지원계획
 6. 특별교통수단 운전자 교육계획
-

8장

특별교통수단

1. 특별교통수단 도입계획

특별교통수단 도입은 관련법령 및 상위계획의 장애인 1~2급 200명당 1대 보유를 전제로 수립되었다.

2016년 현재 강원도에서 운영하고 있는 특별교통수단은 총 99대로서 법정기준 102대에 3대가 부족한 실정이다. 이를 시/군별로 살펴보면 다음과 같다.

〈표8-1〉 2016년 기준 특별교통수단 법정보유 기준 및 시/군별 보유현황

구분	장애인 수 (1급~2급)	법정기준 (200인당 1대)	최소 법정대수	시/군별 보유현황	비고
춘천시	3,417	200	17	12	
원주시	3,846	200	19	20	
강릉시	2,696	200	13	15	
동해시	1,204	200	6	6	
태백시	696	200	3	2	
속초시	1,029	200	5	5	
삼척시	1,010	200	5	5	대체 2대
홍천군	1,087	200	5	6	
횡성군	660	200	3	4	
영월군	680	200	4	4	
평창군	592	200	3	3	
정선군	627	200	3	3	
철원군	847	200	4	2	
화천군	375	200	2	2	
양구군	313	200	2	2	
인제군	446	200	2	3	
고성군	524	200	3	3	
양양군	528	200	3	2	
계	20,577		102	99	

한편, 제3차 교통약자 이동편의 증진계획 기간에 추가로 도입할 특별교통수단은 다음과 같다.

〈표8-2〉 특별교통수단 도입계획

구분	2016	2017		2018		2019		2020		2021	
	장애인 수 (인)	법정 대수 (대)	계획 대수 (대)	법정 대수 (대)	계획 대수 (대)	법정 대수 (대)	계획 대수 (대)	법정 대수 (대)	계획 대수 (대)	법정 대수 (대)	계획 대수 (대)
춘천시	3,417	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17
원주시	3,846	19	20	19	20 (21)	19	20 (21)	19	20 (22)	19	20 (23)
강릉시	2,696	13	13	13	13	13	13	13	13	13	14
동해시	1,204	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
태백시	696	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2
속초시	1,029	5	5	5	6	5	6	5	6	5	6
삼척시	1,010	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
홍천군	1,087	5	6	5	6	5	6	5	6	5	6
횡성군	660	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4
영월군	680	4	4	4	4	4	4	3	4	3	5
평창군	592	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
정선군	627	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3
철원군	847	4	3	4	3	4	3	3	3	3	3
화천군	375	2		2		2					
양구군	313	2	1	2	1	2	1	2	1	2	2
인제군	446	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3
고성군	524	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
양양군	528	3	2	3	2	3	2	3	3	3	3
계	20,577	102	99	102	101	102	101	98	102	98	105

주1) 상기 장애인수는 장애인 1~2등급을 말함

주2) 전체 고령인구는 증가하나 장애인의 수는 증가하지 않음에 따라 장애인 수는 2016년을 기준함

주3) ()는 법정기준을 초과하는 계획임

2. 특별교통수단 운영계획

특별교통수단 운영계획은 현재 운영상의 문제와 교통약자의 광역적 이동이란 목표를 달성하기 위한 운영의 개선방안 중심으로 검토되었다.

가. 운영상의 문제점

특별교통수단의 운영상의 문제는 18개 시/군 및 강원도 콜센터 합동회의에서 도출된 바와 같이 휠체어 장애인 이외에 비 휠체어 장애인의 이용률이 높아 특별교통수단 도입목적에 반하고, 휠체어 장애인의 이용에 제약을 준다는 것이다.

특별교통수단 도입목적은 교통약자 이동편의 증진법 제2조 8항에서 제시한 바와 같이 “특별교통수단”은 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동을 지원하기 위하여 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량으로 정의 하고 있다.

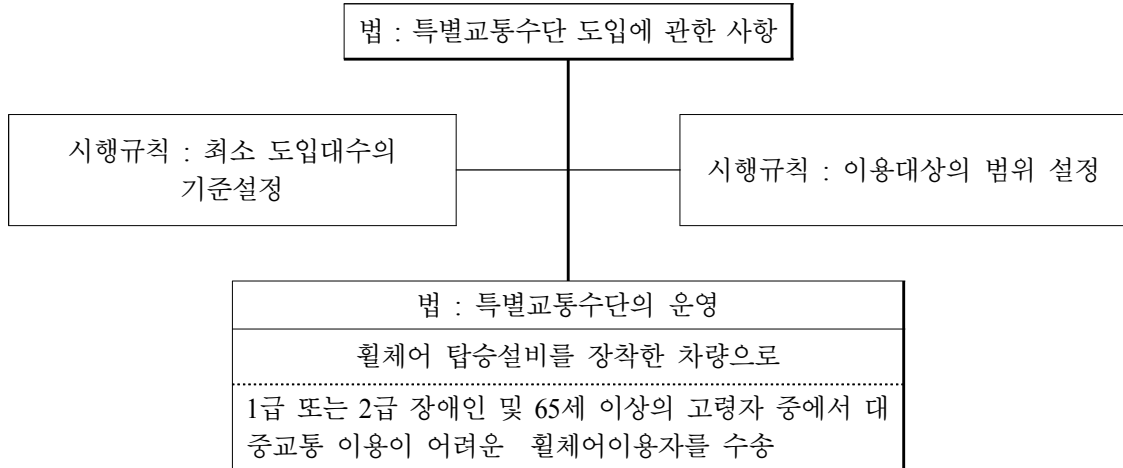
따라서 특별교통수단은 도입목적과 같이 휠체어가 필요한 장애인에게 우선 사용권을 부여하고, 휠체어가 불필요한 장애인에게는 특별교통수단과 동등한 이동기회를 제공하는 별도의 수단을 확보하여 제공할 수 있는 방안을 검토하였다.

〈표8-3〉 특별교통수단 이용자에 대한 법률 해석

법	교통약자 이동편의 증진법 제2조 8	이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동을 지원하기 위하여 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량
법의 구체화 및 실행화		(휠체어 장애인 대상)
시행규칙	교통약자 이동편의 증진법 시행규칙 제6조	<p>특별교통수단을 이용할 수 있는 교통약자의 범위는 다음과 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 「장애인복지법 시행규칙」 제2조제1항에 따른 1급 또는 2급 장애인으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 3. 제1호 및 제2호에 해당하는 교통약자에 준하는 사람으로서 지방자치단체의 조례로 정하는 사람 4. 제1호부터 제3호까지에 해당하는 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자

참고로 상기와 같이 휠체어가 불필요한 장애인이 특별교통수단을 이용하게 된 배경은 특별교통수단이 휠체어 장애인을 대상으로 한다는 교통약자 이동편의 증진법의 기본취지를 이해하지 못하고 휠체어 장애인을 대상으로 특별교통수단의 이용대상자의 범위를 설정하는 교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙 제6조의 내용을 법과 분리하여 해석함에 따른 문제에 기인하는 것으로 이해하였다.

〈표8-4〉 특별교통수단 도입에 관한 법 및 시행규칙에 대한 이해



한편, 특별교통수단 이용대상은 아래 보건복지부 「보행상 장애 표준 기준표」를 참고하여 휠체어를 이용하여야 하는 장애인과 65세 이상 고령자로 한다.

이러한 이용대상을 축소하는 것은 바로 시행하기는 민원을 유발시킴에 따라 바로 시행하기는 곤란할 것으로 판단된다.

따라서 최초 특별교통수단 이용 등록신청자부터 이를 적용하는 것이 현실적인 방안이 될 것이다.

〈표8-5〉 보건복지부 보행상 장애 표준 기준표

구분	장애 유형		1급	2급	3급	4급	5급	6급
신체적 장애	지체 장애	상지 절단						
		하지 절단	○	○	○	○		
		상지 관절						
		하지 관절	○	○	○	○	○	
		상지 기능						
		하지 기능	○	○	○	○	○	
		척추 장애		○	○	○	○	
		변형 장애						○
	뇌병변장애		○	○	○	○		
	시각장애		○	○	○	○	○	
	청각 장애	청력						
		평형			○	○	○	
	언어 장애							
	신장 장애			○				
	심장 장애		○	○				
	호흡기 장애		○	○				
	간 장애		○	○				
	안면 장애							
	장루·요루 장애			○				
	간질 장애							
정신적 장애	지적 장애		○					
	자폐성장애		○	○				
	정신 장애		○					

상기와 같이 특별교통수단이 법의 기본취지와 같이 휠체어 장애인 위주로 재편되는 경우 현재 특별교통수단을 이용하던 비 휠체어 장애인은 불편을 호소할 것이다. 따라서 이에 대한 대책을 강구하여 장애인간 갈등요인을 해소하여야 할 것이다.

한편, 휠체어 장애인 위주로 재편되는 것에 대한 시/군별 의견을 정리하면 다음과 같다.

〈표8-6〉 특별교통수단을 휠체어 장애인 위주로 재편하는 것에 대한 시/군 의견

구분	춘천시	원주시	강릉시	동해시	태백시	속초시
현재 상태를 유지하는 것에 동의	○	○		○	○	
휠체어 장애인 위주의 재편에 동의						○

구분	삼척시	홍천군	횡성군	영월군	평창군	정선군
현재 상태를 유지하는 것에 동의			○			
휠체어 장애인 위주의 재편에 동의				○		

구분	철원군	화천군	양구군	인제군	고성군	양양군
현재 상태를 유지하는 것에 동의	○			의견 없음		○
휠체어 장애인 위주의 재편에 동의						

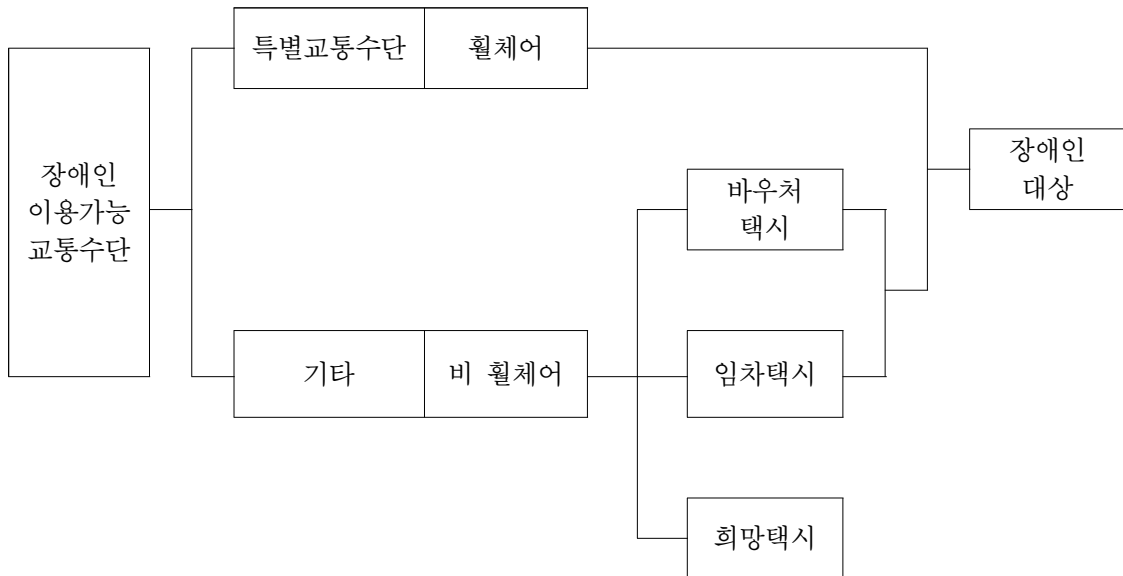
주) 상기 의견은 지자체의 교통약자 이동편의증진 계획 담당자의 의견으로 지자체의 공식적인 입장은 아님.

상기 시/군의 의견은 휠체어 장애인 위주로 재편하는 경우에 발생할 민원을 고려한 것으로 장기적으로는 최초 특별교통수단 이용 등록신청자부터 이를 적용해 나가야 할 것이다.

나. 운영의 개선방안

아래는 휠체어 장애인 과 비 휠체어 장애인이 이용할 수 있는 교통수단을 도식화하여 제시한 것으로 아래 도식화된 교통수단 중에서 비 휠체어 장애인을 위하여 운영할 교통수단이 선정되어야 하고 이에 대한 예산지원계획도 검토되어야 한다.

〈표8-7〉 장애인 이용가능 교통수단



주1) 장애인 바우처 택시는 일반인도 태울 수 있는 영업권을 보장받으면서, 장애인 승차 시 일반 택시요금 보다 저렴하게 받고, 차액은 지자체에서 보전을 받음

주2) 임차택시는 개인택시를 전일 임차해 운영하기 때문에 일반택시 영업은 할 수 없으며 운행요금과 이용시간은 기존 교통약자 전용차량과 동일하게 적용되며, 택시 외부에서 바로 식별이 가능할 수 있도록 한 장애인 전용택시임

임차택시 이용 대상은 광주광역시의 경우 1. 2급 장애인, 3급 지적·자폐성 장애인으로 보호자 및 동반가족이 3명까지 동승할 수 있고 운행시간은 오전 7시-밤 8시까지 일 13시간씩 365일 연중무휴로 운행되고 있음

주3) 일반인을 대상으로 하는 희망택시는 농어촌버스 미 운행지역에 거주하는 주민들의 이동권을 확보하고 교통편의 증진에 기여하기 위하여 운행하는 택시로 지자체로 보터 보조를 받음.

예산은 지자체별로 특별교통수단 인건비를 지원받는 경우 기존에 투입된 운영인건비 일부 또는 전부를 비 휠체어 장애인 교통수단 운영비로 활용하도록 유도하도록 한다.

이러한 이유는 특별교통수단 이용등록자를 살펴보면 비 휠체어 장애인이 전체 이용등록자의 75%를 차지하고 있어 휠체어 장애인을 위한 특별교통수단의 도입목적은 희석시키고 있기 때문이다.

한편, 특별교통수단을 이용하고자 등록된 장애인을 휠체어 장애인과 비 휠체어 장애인으로 나누면 다음과 같다.

〈표8-8〉 등록된 장애인의 휠체어 및 비 휠체어 장애인 현황(2016년 현재)

구분	춘천시	원주시	강릉시	동해시	태백시	속초시
등록된 장애인 계	481	-	-	1,205	-	427
휠체어 장애인	165	-	-	자료없음	-	210
비 휠체어 장애인	316	-	-	자료없음	-	217

구분	삼척시	홍천군	횡성군	영월군	평창군	정선군
등록된 장애인계	-	-	259	-	-	527
휠체어 장애인	-	-	27	-	-	38
비 휠체어 장애인	-	-	232	-	-	489

구분	철원군	화천군	양구군	인제군	고성군	양양군
등록된 장애인계	475	-	-	-	-	74
휠체어 장애인	107	-	-	-	-	18
비 휠체어 장애인	368	-	-	-	-	56

주) 상기 장애인은 특별교통수단을 이용하고자 등록한 장애인임
자료) 시/군별 제공자료

한편, 비 휠체어 장애인이 이용 가능한 택시를 운영하고 있거나, 본 강원도의 권유로 운영하려고하는 지자체의 현황은 다음과 같다.

〈표8-9〉 비 휠체어 장애인 이용가능 교통수단 운영현황 및 계획

구분	현재 운영하고 있는 지자체			장래 운영하려는 지자체			예상 운영비용 (년)
	운영 종류	운영 대수	운영비용 (년)	운영시기	운영종류	운영대수	
춘천시			115,800	2017	-	-	115,800
원주시	-	-	-	-	-	-	
강릉시	-	-	-	-	-	-	
동해시	버스	1	-	-	-	-	
	택시	3	-				
태백시	-	-	-	-	-	-	-
속초시			118,900	2017	-	-	118,900
삼척시	-	-	-	-	-	-	-
홍천군	-	-	-	-	-	-	-
횡성군	-	-	-	-	-	-	-
영월군	-	-	-	-	-	-	-
평창군							
정선군	위탁	3	224,000	2017	-	-	224,000
철원군	-	-	-	-	-	-	-
화천군	-	-	-	-	-	-	-
양구군	-	-	-	-	-	-	-
인제군	-	-	-	-	-	-	-
고성군	-	-	-	-	-	-	-
양양군	-	-	-	2017	-	1	90,000
계							548,700

상기 비 휠체어 장애인이 이용할 수 있는 교통수단에 대한 지자체 계획은 미미한 것으로 조사되었다. 따라서 2014년부터 강원도에서 시행하고 있는 희망택시 시범사업과 관련하여 검토하는 것이 현실적인 대안이 될 수 있으나, 이 경우 현재 희망택시 사업을 시행하고 있는 12개 시/군(춘천, 원주, 강릉, 삼척, 횡성, 영월, 평창, 정선, 화천, 양구, 인제, 양양)를 18개 시/군으로 확대하여야 하고, 운영영역도 대폭 확장하여야 하는 문제가 있다. 따라서 개인택시를 전일 임차해 운영하는 임차택시 도입을 제안한다.

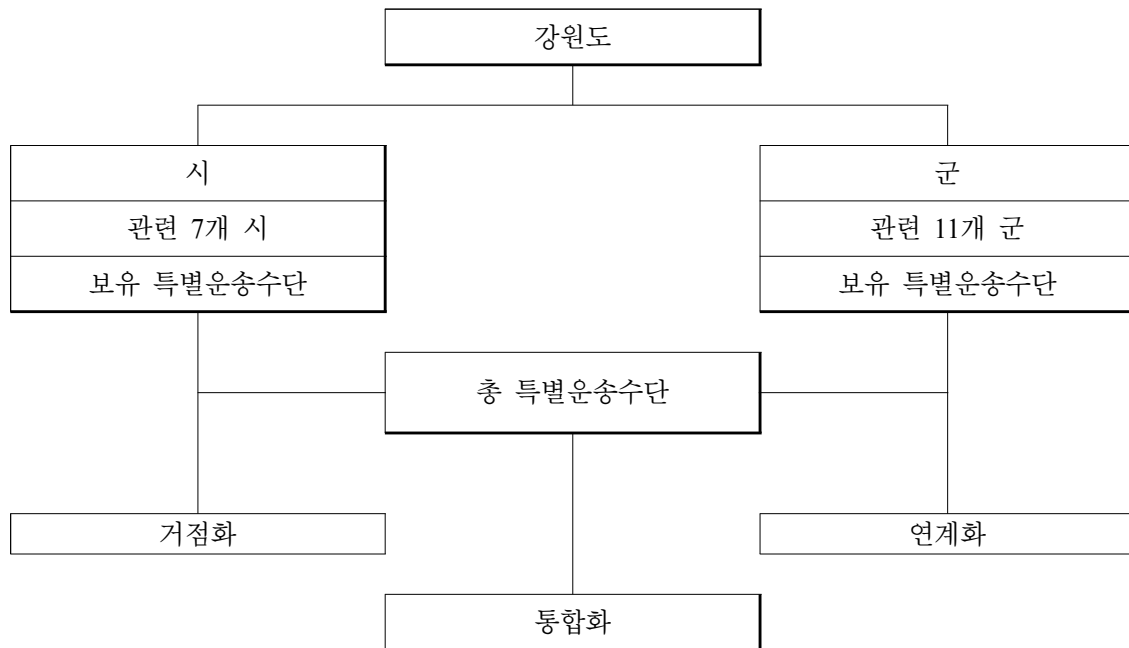
임차택시의 도입은 특별교통수단 이용을 위해 등록된 현황을 참고로 하는 경우 현행 특별교통수단의 4배^{주)}가 필요한 것으로 나타나고 있으나, 이는 단순한 수치비교이고 현재 휠체어 장애인과 비 휠체어 장애인이 공동으로 법정대수의 특별교통수단을 이용하고 있음을 감안할 때 초기에는 특별교통수단 법정대수의 10%를 도입하고 점진적으로 확대하는 것을 제안한다.

주) 표8-8의 조사된 휠체어 장애인과 비 휠체어 장애인의 등록현황은 25%와 75% 수준을 보임

3. 특별교통수단 운영의 광역화

제3차 국가 교통약자 이동편의 증진계획에서 제시한 시·군 단위의 특별교통수단 운영으로 인해 발생하는 교통약자의 이동제한 문제를 해결하기 위해, 시·군간 특별교통수단 운영 시스템을 연계 또는 광역화하여야 한다는 취지에 부합하도록 특별교통수단의 광역적 운영방안을 아래와 같이 검토하였다.

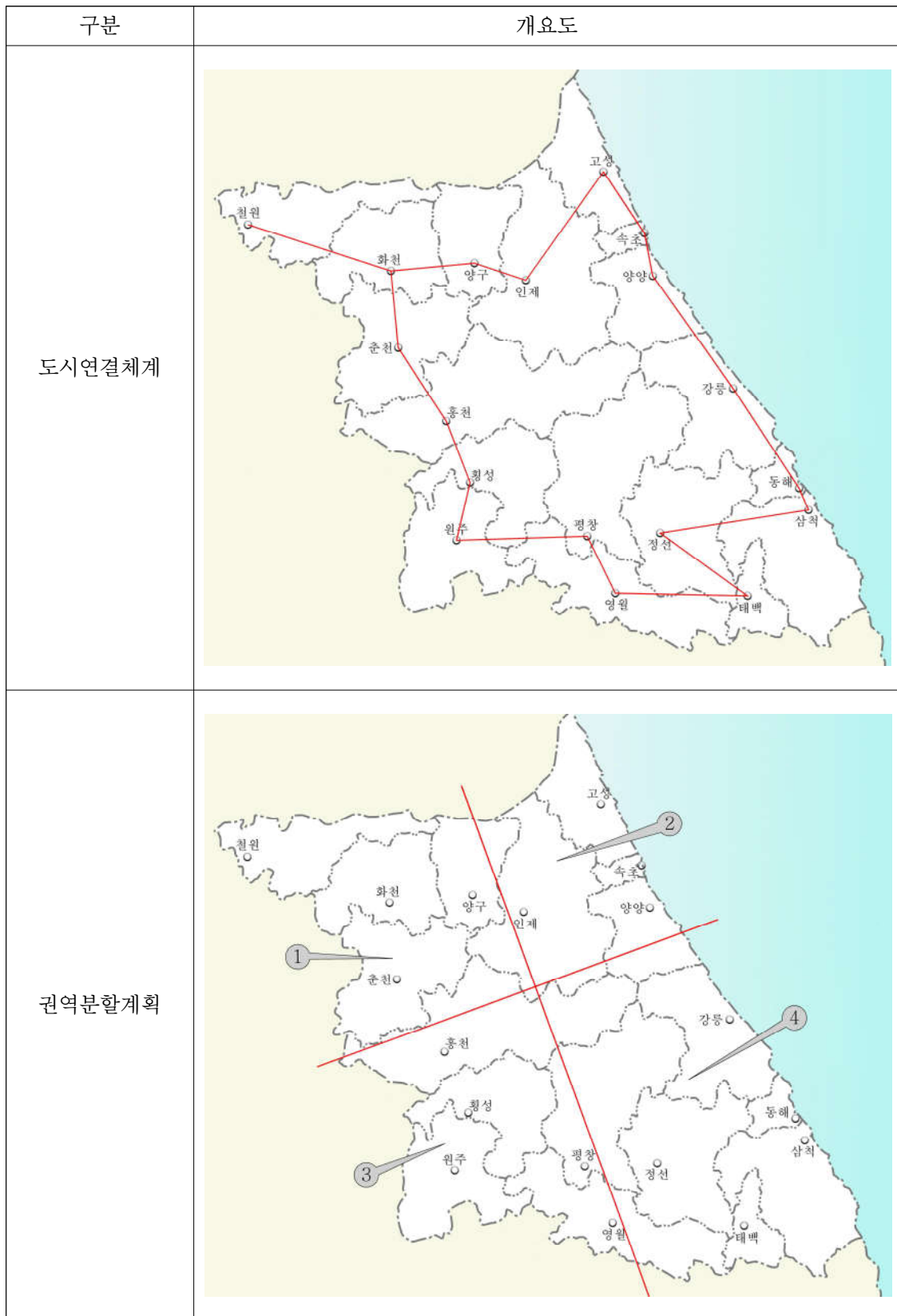
〈표8-10〉 특별교통수단의 연계운영개요



상기와 같은 기본체계를 골간으로 광역화 계획을 검토하였으나, 강원도의 주요 인구집중지역이 강원도 외곽으로 분포하여 아래와 같이 중앙지역이 저밀도 공간으로 이루어져 이러한 입지적 특성을 고려하여 다음과 같이 강원도를 4개의 권역으로 분류하여 4개의 중심도시를 선정하여, 광역적인 특별교통수단의 거점 지정하였다.

한편, 연접한 지자체 이동은 현재 지자체 내부 운영체계를 연접한 지자체까지 확장하는 것으로 설정하였다. 이러한 이원화 전략은 특별교통수단 광역화에 따른 시간 손실을 최소화하기 위한 방편으로 검토 되었다.

[그림8-1] 강원도 도시연결체계 및 권역분할계획



〈표8-11〉 광역화 운영방안 비교

구분	단일화된 광역화 운영	이원화된 광역화 운영
개요	강원도 전지역으로 단일 운영권으로 설정	강원도를 4개 권역으로 나누어 거점도시를 중심으로 광역화 운영을 시행하고, 연결한 지자체 이동은 각 지자체 특별교통수단이 담당
추가 소요대수	광역화에 따른 지자체별 소요 수량	거점당 추가 대수확보
장점	광역화 이용자 편의 제고	국지 이동자 이용권 보장
단점	국지 이동자 이용권 제약	광역 이동자가 많을 경우 광역 이동권 일부 제약
결론		○

상기와 같은 운영은 거점도시에 광역화 운영을 위한 특별교통수단의 추가 도입이 필요하며, 이를 위한 특별교통수단 광역화 및 교통특별수단 추가확보 계획은 다음과 같다.

권역별 장애인 수 배분은 1, 3, 4권역은 5,778인~6,233으로 균형적 배분이 되고 있으나, 2권역은 지리적 위치 때문에 다른 권역의 반 정도의 장애인 수를 나타내고 있다. 이러한 문제는 광역화를 위하여 추가되는 특별교통수단의 수량으로 조정하였다.

〈표8-12〉 권역계획 및 권역별 장애인 배분 현황

구분	1권역		2권역		비고
	도시	장애인수	도시	장애인수	
현황	춘천시	3,417	속초시	1,029	
	홍천군	1,087	인제군	446	
	철원군	847	고성군	524	
	화천군	375	양양군	528	
	양구군	313	-		
계	5개 도시	6,039	4개 도시	2,527	

구분	3권역		4권역		비고
	도시	장애인수	도시	장애인수	
현황	원주시	3,846	강릉시	2,696	
	횡성군	660	동해시	1,204	
	영월군	680	태백시	696	
	평창군	592	삼척시	1,010	
	-		정선군	627	
계	4개 도시	5,778	5개 도시	6,233	

주) 1급~2급상기 인구는 2016년 지역별 장애인 1급~2급 수임.

〈표8-13〉 광역화 운영에 따른 특별교통수단의 추가 도입계획

구분	1권역			2권역			비고
	도시	특별교통수단		도시	특별교통수단		
		법정대수	추가대수		법정대수	추가대수	
현황	춘천시	17(12)		속초시	5(5)		
	홍천군	5(6)		인제군	2(3)		
	철원군	4(2)		고성군	3(3)		
	화천군	2(2)		양양군	3(2)		
	양구군	2(1)		-	-		
계	5개 도시	30(23)		4개 도시	13(13)		

구분	3권역			4권역			비고
	도시	특별교통수단		도시	특별교통수단		
		법정대수	추가대수		법정대수	추가대수	
현황	원주시	19(20)		강릉시	13(15)		
	횡성군	3(4)		동해시	6(6)		
	영월군	3(4)		태백시	3(2)		
	평창군	3(3)		삼척시	5(5)		
	-	-		정선군	3(3)		
계	4개 도시	28(31)		5개 도시	30(31)		

주1) 지자체별 특별교통수단은 법정대수를 확보한다는 전제로 계획함

주2) ()는 현재 2016년 운영대수임.

광역화에 따른 특별교통수단의 추가 도입은 권역에 있는 지자체 협의를 통하여 중심도시에 1대씩을 추가 도입하도록 권장하며, 이러한 특별교통수단은 법정도입기준을 상회해도 인건비를 지원하도록 한다.

한편, 2018년 강원도의 광역화에 따른 특별교통수단 운영계획은 관외운행 전담차량을 아래와 같은 기준으로 지정하여 운영하는 것으로 계획하고 있다.

〈표8-14〉 2018년 강원도 특별교통수단 광역화 운영계획

구분	기준	비고
전담차량 3대 이상	1~2급 장애인 3,000명 이상	춘천, 원주, 강릉
전담차량 3대 이상	1~2급 장애인 2,000명 이상	동해, 속초, 삼척, 홍천
전담차량 3대 이상	1~2급 장애인 1,000명 이상	기타 시/군

특별교통수단 광역화 운영은 광역화에 따른 특별교통수단 부족수량을 메우는 방향으로 설정하는 것이 바람직 한 것으로 판단됨에 따라 특별교통수단 추가 권장과 함께 광역운영 전담차량으로 병행하는 것을 제안한다.

4. 특별교통수단 요금통합계획

관내 특별교통수단 이용요금은 기본요금과 추가요금으로 구분되며, 기본요금은 1km당 최소 275원에서 최대 350원으로 시/군별로 다르게 적용하고 있으며, 추가요금은 1km당 최소 250원에서 최대 350원으로 기본요금 보다 편차가 더 크게 나타나고 있다.

〈표8-15〉 18개 시/군 요금현황

(단위 : 1km/원)

구분	시 단위			군 단위			전체평균
	최저	최고	평균	최저	최고	평균	
기본요금	275	350	318	250	350	300	307
추가요금	100	300	226	100	232	158	184

〈표8-16〉 특별교통수단 관내이용요금 현황

구분		기본요금			추가요금		비고
		거리	요금	1km당 요금	거리	요금	
시	춘천시	4km	1,400	350	1km	300	400m당 100원
	원주시	4km	1,100	275	1km	250	
	강릉시	4km	1,300	325	1km	100	
	동해시	4km	1,100	275	1km	200	300m당 100원
	태백시	4km	1,400	350	1km	333	
	속초시	4km	1,200	300	1km	100	
	삼척시	4km	1,400	350	1km	300	
	시 평균	4.0km		317.9원	1.0km	226.1원	
군	홍천군	4km	1,200	300	1km	100	
	횡성군	4km	1,100	275	1km	200	
	영월군	8km	2,200	275	1km	100	
	평창군	4km	1,400	350	1km	200	
	정선군	4km	1,400	350	1km	200	
	철원군	8km	2,400	300	1km	232	
	화천군	4km	1,100	275	1km	100	
	양구군	8km	2,000	250	1km	200	
	인제군	8km	2,400	300	1km	100	
	고성군	4km	1,400	350	1km	200	
	양양군	4km	1,100	275	1km	100	
	군 평균	5.5km		300.0원	1.0	157.5원	
전체평균		4.9km		306.9원	1.00	184.2원	

또한, 관외 특별교통수단 이용요금도 3가지 형태로 요금을 설정하고 있어 이에 대한 검토도

필요한 실정이다.

〈표8-17〉 특별교통수단 관외이용요금 현황

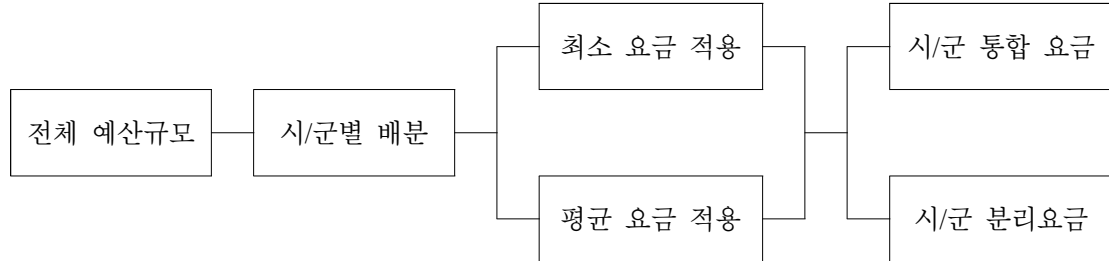
구분	요금기준			비고 (시외버스요금 2배 초과 금지 조항)
	관내요금과 동일	시외버스요금의 2배	1km당 200원	
시	춘천시	●		×
	원주시		●	○
	강릉시	●		○
	동해시		●	○
	태백시	●		○
	속초시	●		○
	삼척시	●		○
군	홍천군	●		×
	횡성군	●		×
	영월군	●		○
	평창군		●	○
	정선군	●		○
	철원군	●		○
	화천군	●		○
	양구군	●		○
	인제군	●		○
	고성군	●		○
	양양군	●		○
	계	5	11	2

따라서 특별교통수단 광역적인 운영에 예산이 지원되는 경우 시/군별 불평등한 요금적용은 자칫 민원을 유발할 수 있으므로 이에 대한 검토가 이루어져야 할 것이다.

특별교통수단 이용요금 통합화 방법은 전체 예산지원 규모에서 예산지원에 대한 효과를 이용

자가 체감할 수 있는 방향으로 검토되어야 할 것이다.

〈표8-18〉 특별교통수단 이용요금 통합화 검토개요



참고로 상기 특별교통수단 이용요금 통합화 검토는 지자체의 동의하에 결정하여 지자체간 갈등을 유발하지 않는 것을 전제로 지자체의 의견 조율을 거쳐 최종적으로 결정하였다.

지자체의 의견 조율을 위하여 제시된 (안)은 평균요금 또는 최저요금으로 통일하는 방안과 평균요금을 전제로 현행 평균요금 보다 적은 요금은 단계적으로 인상하는 방안으로 그 개요는 아래<표>와 같다.

〈표8-19〉 특별교통수단 이용요금 통합화 방안

구분	1안		2안	3안	
	1~1	1~2		3~1	3~2
개요	평균요금		단계별 평균요금	최저요금	
	시/군 전체 동일한 평균요금 적용	시와 군을 분리하여 평균요금 적용	현재 평균요금 이상 시/군은 평균요금을 적용하고, 평균요금 보다 낮은 시/군은 3년에 걸쳐 평균요금으로 인상	시/군 전체 최저요금 적용	시와 군을 분리하여 최저요금 요금 적용

적용

2~1
시/군 전체
동일한
평균요금
적용

2~2
시와 군을
분리하여
평균요금
적용

상기와 같은 특별교통수단 이용요금 통합화 방안에 대한 지자체의 의견은 다음과 같으며, 이는 특별교통수단 운영비를 전제로 하는 광역적인 운영은 시/군 균형성과 이용자의 부담을 최소화하는 강원도의 입장에 동의한 것으로 이해된다.

〈표8-20〉 특별교통수단 이용요금 통합화 지자체 의견수렴결과

구분	1안		2안		3안	
	1~1	1~2	2~1	2~2	3~1	3~2
동의 수	13	1	3	1	-	-
연구진의 의견	바로 시행이 곤란하지만 장기적으로 현재 평균요금 이상 시/군은 평균요금을 적용하고, 평균요금 보다 낮은 시/군은 3년에 걸쳐 평균요금으로 인상하는 방안을 제안함.					
적용	○					

5. 특별교통수단 예산지원계획

강원도의 2018년 특별교통수단 예산지원계획은 특별교통수단 운행실적을 기준으로 관외 및 관내 운행은 1km당 1,800원을 지원하고, 별도로 기본 1대분 운영비를 지원하는 것으로 계획하고 있다.

그러나 이러한 실적에 따른 운영비 지원은 강원도에서 시/군별 실적 근거를 확인하고, 관리하여야 하는 행정상의 복잡성과 시/군별 특별교통수단 법정도입대수를 기준으로 도입율이 예산지원의 불균형을 가져올 수 있다.

따라서 특별교통수단 예산지원계획은 시/군간 갈등요인이 발생하지 않는 것을 전제로 특별교통수단 대수와 현재 예산규모 그리고 지자체 낙후도를 토대로 지지체의 의견 조율을 통하여 예산배분의 합리성을 추구하는 방향으로 결정하였다.

현재 및 장래 시/군별 특별교통수단 대수와 예산규모는 아래<표>와 같다. 참고로 예산지원은 법정 도입대수를 최대 지원규모하고, 법정 도입대수 이하로 도입한 지자체는 현행 도입대수를 기준으로 예산을 지원한다. 이러한 이유는 예상배분에 따른 갈등요인을 사전에 해소하기 위함이다.

<표8-21> 2016년 시/군별 특별교통수단 운영비의 인건비 집행현황

(단위 : 천원)

구분	2016년 인건비 현황					비고
	총 인건비	운영 1대당 인건비		운영인력 1인당 인건비		
		운영대수	인건비	운영인력	인건비	
춘천시	521,569	12	43,464	17	30,681	
원주시	999,000	20	49,950	27	37,000	
강릉시	-	-	-	-	-	
동해시	165,312	6	27,522	6	27,522	
태백시	-	-	-	-	-	
속초시	188,880	5	37,776	6	31,480	
삼척시	50,000	2	25,000	2	25,000	
홍천군	-	-	-	-	-	
횡성군	-	4	-	4	-	
영월군	-	-	-	-	-	
평창군	(120,000)	3	-	3	-	
정선군	144,000	3	48,000	6	24,000	
철원군	45,247	2	22,624	2	22,624	
화천군	-	-	-	-	-	
양구군	-	-	-	-	-	
인제군	43,031	3	14,344	2	21,516	
고성군	-	-	-	-	-	
양양군	56,000	2	28,000	2	28,000	
계	2,333,039	62	296,680	77	247,823	
평균	-	5.6	32,964	7.0	27,536	

특별교통수단 1대당 운전자는 최소 1인에서 최대 2인으로 조사되었고, 운전자 1인 평균 투입 인력은 1.25인으로 나타났다.

운전자 1인의 인건비는 최소 21,516천원에서 최대 37,000천원으로 조사되었고, 운전자 1인 평균 인건비는 27,536천원으로 나타났다.

이상과 같은 조사 결과를 토대로 특별교통수단 1대당 운전자 투입은 평균보다 높은 1.5인으로 설정하고, 1인당 인건비는 18개 시/군 평균인건비를 기준하여 27,500천원으로 제시한다.

이러한 특별교통수단의 운전자 투입기준과 운전자 1인당 인건비 기준을 설정한 것은 18개 시/군에 따른 차등을 없애고 2018년 이후 동등한 기준으로 예산지원을 하기 위한 틀을 마련하기 위해서이다.

또한, 예산지원계획은 최고 특별교통수단 법정도입대수를 초과하지 않는 것을 전제로 현행 도입되어 운영하고 있는 특별교통수단 대수를 기준으로 하였다.

상기 설정한 특별교통수단 1대당 운전자 투입기준과 운전자 1인당 인건비를 적용하여 특별교통수단 법정도입대수를 기준으로 연간 인건비 지원규모를 예측하면 연간 4,090,500천원이고, 2017년 운영대수를 기준으로 예측하면 3,726,000천원으로 예측되었다.

따라서 제3차 교통약자 이동편의증진계획(2017년~2021년)에 지원될 인건비 규모는 최소 3,726,000천원에서 최대 4,090,500천원이 될 것이다.

〈표8-22〉 시/군별 특별교통수단 법정대수를 기준으로 한 인건비 예측

구분	인건비(년)					비고
	운영인력			운영 1대당 평균 인건비 (천원)	인건비 (천원)	
	법정대수 (대)	인력율 (배수)	투입인력 (인)			
춘천시	17	1.5	25.5	27,000	688,500	
원주시	19	1.5	28.5	27,000	769,500	
강릉시	13	1.5	19.5	27,000	526,500	
동해시	6	1.5	9.0	27,000	243,000	
태백시	3	1.5	4.5	27,000	121,500	
속초시	5	1.5	7.5	27,000	202,500	
삼척시	5	1.5	7.5	27,000	202,500	
홍천군	5	1.5	7.5	27,000	202,500	
횡성군	3	1.5	4.5	27,000	121,500	
영월군	3	1.5	4.5	27,000	121,500	
평창군	3	1.5	4.5	27,000	121,500	
정선군	3	1.5	4.5	27,000	121,500	
철원군	4	1.5	6.0	27,000	162,000	
화천군	2	1.5	3.0	27,000	81,000	
양구군	2	1.5	3.0	27,000	81,000	
인제군	2	1.5	3.0	27,000	81,000	
고성군	3	1.5	4.5	27,000	121,500	
양양군	3	1.5	4.5	27,000	121,500	
계	101	27	2,727	27,000	4,090,500	

상기 예산규모는 예산지원의 항목인 인건비로서 인건비는 아래와 같이 통일된 조건으로 추정된 것이다.

동일한 조건이란, 인건비와 더불어 특별교통수단 운행시간에 따른 특별교통수단 1대당 투입인력을 통일시킨다는 것을 의미하며, 이는 강원도에서 특별교통수단 인건비 보조함에 따라 지자체별 불균형한 운영행태에 따른 민원 등의 문제를 사전에 해소하기 위함이다.

한편, 2017년을 기준으로 지자체별 계획년도에 지원될 예산규모를 살펴보면 다음과 같다.

〈표2-23〉 2017년 시/군별 특별교통수단 대수와 예산규모

구분	2017			1대당 운전자 투입율	투입 운전자	1인당 인건비 (천원)	예산 지원금액 (천원)
	도입기준	현재 운행대수	지원대수				
춘천시	17	12	12	1.5	18.0	27,000	486,000
원주시	19	20	19	1.5	28.5	27,000	769,500
강릉시	13	15	13	1.5	19.5	27,000	526,500
동해시	6	6	6	1.5	9.0	27,000	243,000
태백시	3	2	2	1.5	3.0	27,000	81,000
속초시	5	5	5	1.5	7.5	27,000	202,500
삼척시	5	5	5	1.5	7.5	27,000	202,500
홍천군	5	6	5	1.5	7.5	27,000	202,500
횡성군	3	4	3	1.5	4.5	27,000	121,500
영월군	3	4	3	1.5	4.5	27,000	121,500
평창군	3	3	3	1.5	4.5	27,000	121,500
정선군	3	3	3	1.5	4.5	27,000	121,500
철원군	4	2	2	1.5	3.0	27,000	81,000
화천군	2	2	2	1.5	3.0	27,000	81,000
양구군	2	2	2	1.5	3.0	27,000	81,000
인제군	2	3	2	1.5	3.0	27,000	81,000
고성군	3	3	3	1.5	4.5	27,000	121,500
양양군	3	2	2	1.5	3.0	27,000	81,000
계	101	99	92	1.5			3,726,000

상기와 같은 통일된 인건비 보조에 따라 일부 지자체가 재정현황 등을 감안하여 추가 보조를 요구하는 경우를 고려하여 아래와 같이 검토하였다.

시와 군의 지역여건을 고려하여 아래<표>와 같이 지역 낙후도를 참고로 지자체별 인건비 보조에 차등을 두는 것을 전제로 지자체의 의견을 수렴하였다. 이는 사전에 지자체별 이전에 대한 합의를 도출하기 위함이다.

〈표8-24〉 지역낙후도

구분	시, 군	인 구		경 제			기반시설			종 합		
		인 구 증가율	노령화 지 수	재 정 자립도	제조업 종사자 비 율	승 용 차 등록대 수	도로율	의사수	도시적 토 지 이용률	지 역 낙후도 지 수	지 역 낙후도 순 위	도내 순위
		(0.089)	(0.044)	(0.291)	(0.131)	(0.124)	(0.117)	(0.063)	(0.142)			
시	춘천시	0.351	50.959	33.378	1.688	26.298	0.779	0.183	1.844	0.166	60	2
	원주시	1.368	42.234	36.958	4.698	24.641	0.821	0.190	2.734	0.304	55	1
	강릉시	-0.716	55.343	29.259	2.436	25.652	0.596	0.168	1.898	0.027	70	4
	동해시	-0.954	47.932	25.381	2.611	24.156	1.069	0.095	5.672	-0.032	73	5
	태백시	-1.625	62.360	18.218	1.838	22.532	0.638	0.110	1.405	-0.363	94	7
	속초시	-0.589	43.140	32.670	1.467	22.697	1.312	0.091	5.980	0.057	68	3
	삼척시	-2.269	86.300	18.176	2.086	20.823	0.531	0.063	0.745	-0.517	117	13
군	홍천군	-0.908	85.316	19.735	2.639	19.475	0.339	0.101	0.691	-0.457	105	8
	횡성군	-0.962	114.842	17.790	7.313	19.502	0.404	0.036	1.028	-0.461	107	10
	영월군	-2.955	113.813	14.052	3.241	19.324	0.402	0.077	0.802	-0.652	133	18
	평창군	-0.852	95.389	17.405	2.160	21.387	0.337	0.024	0.637	-0.517	118	14
	정선군	-2.626	98.800	24.377	1.766	20.206	0.372	0.068	0.624	-0.472	109	11
	철원군	-1.625	62.828	13.625	2.245	20.107	0.425	0.065	0.963	-0.573	123	15
	화천군	-1.153	71.841	11.870	1.192	19.444	0.413	0.084	0.439	-0.632	132	17
	양구군	-1.637	68.733	24.704	1.802	19.212	0.426	0.042	0.514	-0.460	106	9
	인제군	-0.428	61.655	16.910	1.637	20.836	0.265	0.052	0.374	-0.500	116	12
	고성군	-1.958	99.137	18.741	2.372	19.063	0.493	0.022	0.840	-0.593	126	16
	양양군	-0.568	102.541	23.710	3.377	22.799	0.430	0.044	0.920	-0.308	90	6

주1) 지표별 순위는 168개 지방자치단체에 대하여 각 지표의 높은 수치부터 낮은 수치로 순위를 매겼음. 단, 노령화지수의 순위는 지수가 높을수록 낙후도가 심한 경우이므로 낮은 수치에서 높은 수치로 순위를 매겼음.

주2) 지역낙후도 종합순위는 8개 지표를 표준화 한 후 각 지표별 가중치를 곱한 값을 합하여 구한 <표 VII-12>의 지역낙후도지수를 이용하여 168개 지방자치단체의 순위를 구한 것임.

아래와 같이 지자체에서는 특별교통수단 인건비 보조를 강원도의 계획과 같이 통일된 조건으로 보조되는 것에 대하여 대부분 동의하였다.

〈표8-25〉 특별교통수단 운영비(인건비) 지원에 지역낙후를 반영하는 것에 대한 지자체 의견

구분		계	시	군
고려하지 않는다		18	7	11
고려한다. 고려하는 경우 비율은?	30% 미만	-	-	-
	15% 미만	-	-	-
	10%미만	-	-	-

6. 특별교통수단 운전자 교육계획

특별교통수단에 대한 운전자 교육은 교통약자 이동편의 증진법 제13조(교통사업자 등에 대한 교육)에 근거하여 지자체 장이 시행하도록 하고 있다.

〈표8-26〉 교통약자 이동편의법 제13조(교통사업자 등에 대한 교육)

- ① 교통사업자는 시·도지사 또는 시장·군수·구청장이 실시하는 이동편의시설의 설치 및 관리 등에 관한 교육을 받아야 한다.
- ② 특별교통수단을 운행하는 운전자는 시·도지사 또는 시장·군수·구청장이 실시하는 교통약자서비스에 관한 교육을 받아야 한다.
- ③ 시·도지사 또는 시장·군수·구청장은 교육수요의 부족 등으로 인하여 교육의 실시가 곤란한 경우에는 다른 지방자치단체의 장과의 협의를 통하여 제1항에 따른 교육 실시에 관한 사무를 다른 지방자치단체의 장에게 위탁할 수 있다.
- ④ 제1항 및 제2항에 따른 교육의 방법, 내용 및 경비 등에 관하여 필요한 사항은 해당 지방자치단체의 조례로 정한다.

특별교통수단에 대한 운전자 교육방법은 교통약자 이동편의법 시행규칙 제3조(교육의 방법 등)에 따라 교통사업자를 대상으로 1회 4시간의 교육을 받도록 하고 있다.

〈표8-26〉 교통약자 이동편의법 시행규칙 제3조(교육의 방법 등)

- ① 관계 법령에 따라 새롭게 교통행정기관으로부터 면허·허가·인가·위탁 등을 받거나 교통행정기관에 등록·신고 등을 하는 교통사업자는 법 제13조제1항에 따라 면허·허가·인가·위탁 등을 받거나 등록·신고 등을 한 날부터 1년 이내에 이동편의시설의 설치 및 관리 등에 관한 교육을 받아야 한다.
- ② 제1항에 따른 교육은 1회로 하고, 교육시간은 4시간으로 한다.
- ③ 제1항에 따른 교육의 내용에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.
 1. 교통약자의 이동편의 증진에 관한 법령 및 정책에 관한 사항
 2. 이동편의시설의 설치 및 유지·관리의 기술에 관한 사항
 3. 그 밖에 교통약자의 이동편의 증진을 위하여 필요한 사항
- ④ 교통행정기관은 매년 1월 31일까지 제3항에 따른 교육내용이 포함된 해당 연도의 교육계획 및 전년도 교육실적을 국토교통부장관에게 제출하여야 한다.

이상과 같이 특별교통수단 운전자를 제외한 교통사업자를 대상으로 하는 교육은 장애인에게 서비스를 직접 제공하는 당사자가 교육 내용을 2차적으로 전달받는 것으로 교육의 궁극적인 목적을 달성하기 어려울 것이다.

따라서 교통사업자가 특별교통수단 운전자에게 교육을 전달할 수 있는 교재 및 시청각 자료를 개발하여 교통사업자가 특별교통수단 운전자에게 교육을 시행할 수 있게 하거나 특별교통수단 운전자도 교통사업자와 같은 교육대상자로 하는 것이 필요할 것이다.

제9장 저상버스

1. 저상버스 도입계획
 2. 저상버스 운전자 교육계획
-
-

9장

저상버스

1. 저상버스 도입계획



저상버스 도입은 아래와 같이 교통약자의 이동편의 증진법 제14조(노선버스의 이용 보장 등)에 근거하고 있다.

〈표9-1〉 교통약자의 이동편의 증진법 제14조(노선버스의 이용 보장 등)

- ① 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호에 따른 노선 여객자동차운송사업을 경영하는 자(이하 “노선버스 운송사업자”라 한다)는 교통약자가 안전하고 편리하게 버스를 이용할 수 있도록 승하차 시간을 충분히 주어야 하고, 승하차 편의를 제공하여야 하며, 저상버스를 보유하고 있는 경우 일반버스와 저상버스의 배차순서를 적절히 편성하여야 한다.
- ② 국토교통부장관 또는 시·도지사는 「여객자동차 운수사업법」 제4조에 따른 여객자동차 운송사업 면허를 할 때에는 같은 법 제5조에 따른 면허기준을 갖추고 저상버스 등 교통약자가 편리하고 안전하게 이용할 수 있는 구조를 가진 버스(이하 “저상버스등”이라 한다)를 대통령령으로 정하는 대수(臺數) 이상 운행하려는 자에게 우선적으로 노선 여객자동차운송사업 면허를 할 수 있다.
- ③ 시장이나 군수는 지방교통약자 이동편의 증진계획을 수립할 때 저상버스 등 도입 및 저상버스등의 운행을 위한 버스정류장과 도로 등 시설물의 정비 계획을 반영하고, 이에 따라 저상버스 등을 도입하여야 한다.
- ④ 국가와 지방자치단체는 제3항에 따라 저상버스등을 도입할 경우 노선버스 운송사업자에게 예산의 범위에서 재정지원을 하여야 한다. 이 경우 국가와 지방자치단체의 부담비율은 교통약자의 인구현황과 국가 및 지방자치단체의 재정여건 등을 고려하여 대통령령으로 정한다.
- ⑤ 도로관리청은 저상버스등의 원활한 운행을 위하여 필요한 경우에는 버스정류장과 도로를 정비하는 등 필요한 조치를 하여야 한다.
- ⑥ 국가는 제5항에 따른 버스정류장의 정비 등 필요한 조치에 소요되는 비용의 일부를 지원할 수 있다.

현재 저상버스는 시내버스를 대상으로 도입이 추진되고 있으나, 제3차 국가 교통약자 이동편의 증진계획에서는 농어촌버스 및 마을버스를 대상으로 하는 중형저상버스 보급계획을 수립하고 있어 시내버스를 포함한 전체 버스에 대한 저상버스도입계획을 수립하여야 할 것이다.

[그림9-1] 일반저상버스와 중형저상버스의 차이

일반 저상버스		중형저상버스	
	전장 11m	전장 7m~9m	

제3차 국가 교통약자 이동편의 증진계획의 중형저상버스 보급계획(2017~2021)주)은 다음과 같이 추진되고 있으며, 농어촌버스 보급 물량 및 지원비용은 현재 진행하고 있는 연구가 완료되는 시기에 변경 고시될 예정으로 저상버스 도입에 대한 검토와 계획이 필요한 실정이다.

현재까지 중형저상버스 보급 계획(2017~2021)은 중형저상버스를 농어촌버스의 13%, 마을버스의 16% 보급을 목표로 하고 있다. 한편, 중형저상버스 대당 구입 지원금 전체 구입비의 50%인 5,000만원주)으로 계획하고 있다.



〈표9-2〉 국토교통부 중형저상버스 보급계획(2017~2021)

구분		2017	2018	2019	2020	2021	계
대수	농어촌	-	-	80	80	80	240
	마을	-	-	220	220	220	660
	계	-	-	300	300	300	900
국고지원 (억원)	농어촌	-	-	20	20	20	60
	마을	-	-	55	55	55	165
	계	-	-	75	75	75	225

주) 국토교통부 교통물류 연구사업으로 진행하고 있는 중형저상버스 표준모델 개발은 2013년 12월에 시작하여 2017년 12월에 완료될 예정임.

주주) 대당 구입비는 중앙부 50%, 지자체 50%로 계획하고 있으며, 전국 농어촌버스 대수는 1,852대, 마을버스 대수는 4,396대임..

〈표9-3〉 중형저상버스 개요

구분		내용
좌석수		농어촌형 12좌석, 도심형 10좌석
규격		차량 길이 7.5m / 폭 2m / 높이 2.6m
사진	외부	
	내부	

상기 국토교통부의 계획을 반영하는 경우 강원도에 도입되어야 할 저상버스 및 중형저상버스는 다음과 같다.

〈표9-4〉 저상버스 도입현황 및 계획(2016년 기준)

구분			저상버스					비고
			시내버스	목표율	목표 도입대수	현재 도입대수	추가 도입대수	
계			610	32%	190	195	49	
1	시	춘천시	140	32%	45	97	-	목표추가 달성
2		원주시	160	32%	51	77	-	
3		강릉시	118	32%	38	14	24	
4		동해시	40	32%	7	3	4	법정기준 50%
5		태백시	74	32%	24	-	-	
6		속초시	52	32%	17	3	14	
7		삼척시	26	32%	8	1	7	

주) 목표율은 제3차 교통약자 이동편의증진 계획의 목표율임.

〈표9-5〉 중형 저상버스 도입현황 및 계획

구분			중형 저상버스					비고
			농어촌 버스	목표율	목표 도입대수	현재 도입대수	추가 도입대수	
계			207	13%	27			
8	군	홍천군	39	13%	5	-	5	
9		횡성군	21	13%	3	-	3	
10		영월군	16	13%	2	-	2	
11		평창군	14	13%	2	-	2	
12		정선군	18	13%	2	-	2	
13		철원군	17	13%	2	-	2	
14		화천군	16	13%	2	-	2	
15		양구군	13	13%	2	-	2	
16		인제군	20	13%	3	-	3	
17		고성군	23	13%	3	-	3	
18		양양군	10	13%	1	-	1	

주) 목표율은 제3차 교통약자 이동편의증진 계획의 목표율임.

저상버스의 도입은 각 지자체별 운행중인 버스의 현황과 차령을 조사하여 제3차 교통약자 이동편의증진계획 기간에 폐차의 수요를 조사하여 년도별 도입계획을 수립하도록 권고하도록 한다. 단, 차령은 아래<표>를 기준으로 9년을 적용한다.

<표9-6> 차령연한 기준

차종	사업의 구분		차령
승용자동차	여객자동차 운송사업용	개인택시(경형·소형)	5년
		개인택시(배기량 2,400cc 미만)	7년
		개인택시(배기량 2,400cc 이상)	9년
		개인택시[전기자동차(「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조제3호에 따른 전기자동차를 말한다. 이하 같다)]	9년
		일반택시(경형·소형)	3년 6개월
		일반택시(배기량 2,400cc 미만)	4년
		일반택시(배기량 2,400cc 이상)	6년
		일반택시(전기자동차)	6년
승합자동차	특수여객자동차운송사업용		10년 6개월
	그 밖의 사업용		9년

출처) 여객자동차 운수사업법 시행령 [별표 2]

2. 운전자 교육계획

저상버스 운전에 대한 운전자 교육은 특별교통수단과 같이 교통약자 이동편의법 제13조(교통사업자 등에 대한 교육)에 근거하여 지자체 장이 시행하도록 하고 있다.

〈표9-7〉 교통약자 이동편의법 제13조(교통사업자 등에 대한 교육)

- | |
|---|
| <p>① 교통사업자는 시·도지사 또는 시장·군수·구청장이 실시하는 이동편의시설의 설치 및 관리 등에 관한 교육을 받아야 한다.</p> <p>② 특별교통수단을 운행하는 운전자는 시·도지사 또는 시장·군수·구청장이 실시하는 교통약자서비스에 관한 교육을 받아야 한다.</p> <p>③ 시·도지사 또는 시장·군수·구청장은 교육수요의 부족 등으로 인하여 교육의 실시가 곤란한 경우에는 다른 지방자치단체의 장과의 협의를 통하여 제1항에 따른 교육 실시에 관한 사무를 다른 지방자치단체의 장에게 위탁할 수 있다.</p> <p>④ 제1항 및 제2항에 따른 교육의 방법, 내용 및 경비 등에 관하여 필요한 사항은 해당 지방자치단체의 조례로 정한다.</p> |
|---|

운전자 교육방법은 교통약자 이동편의법 시행규칙 제3조(교육의 방법 등)에 따라 교통사업자를 대상으로 1회 4시간의 교육을 받도록 하고 있고, 운전자에 대한 교육은 특별교통수단과 같이 별도로 제시되어 있지는 않다.

따라서 특별교통수단에서 언급한 바와 같이 교통사업자가 운전자에게 교육을 전달할 수 있는 교재 및 시청각 자료를 개발하여 교통사업자가 특별교통수단 운전자에게 교육을 시행할 수 있게 하거나 특별교통수단 운전자도 교통사업자와 같은 교육대상자로 하는 것이 필요할 것이다.

제10장 소요예산지원계획

1. 국가지원예산
 2. 지자체 예산배분 계획
-
-

10장

소요예산지원계획

1. 국가지원예산

본 국가지원예산은 복권 및 복권기금법 제23조 제2항 지방자치단체의 문화·예술·복지, 지역개발사업 및 그 밖에 공익을 목적으로 하는 사업에 대한 제13조 2항의 복권위원회의 사업계획서 조정 및 심의를 통하여 지원되는 예산임.

〈표10-1〉 복권 및 복권기금법 제23조 제2항 별표

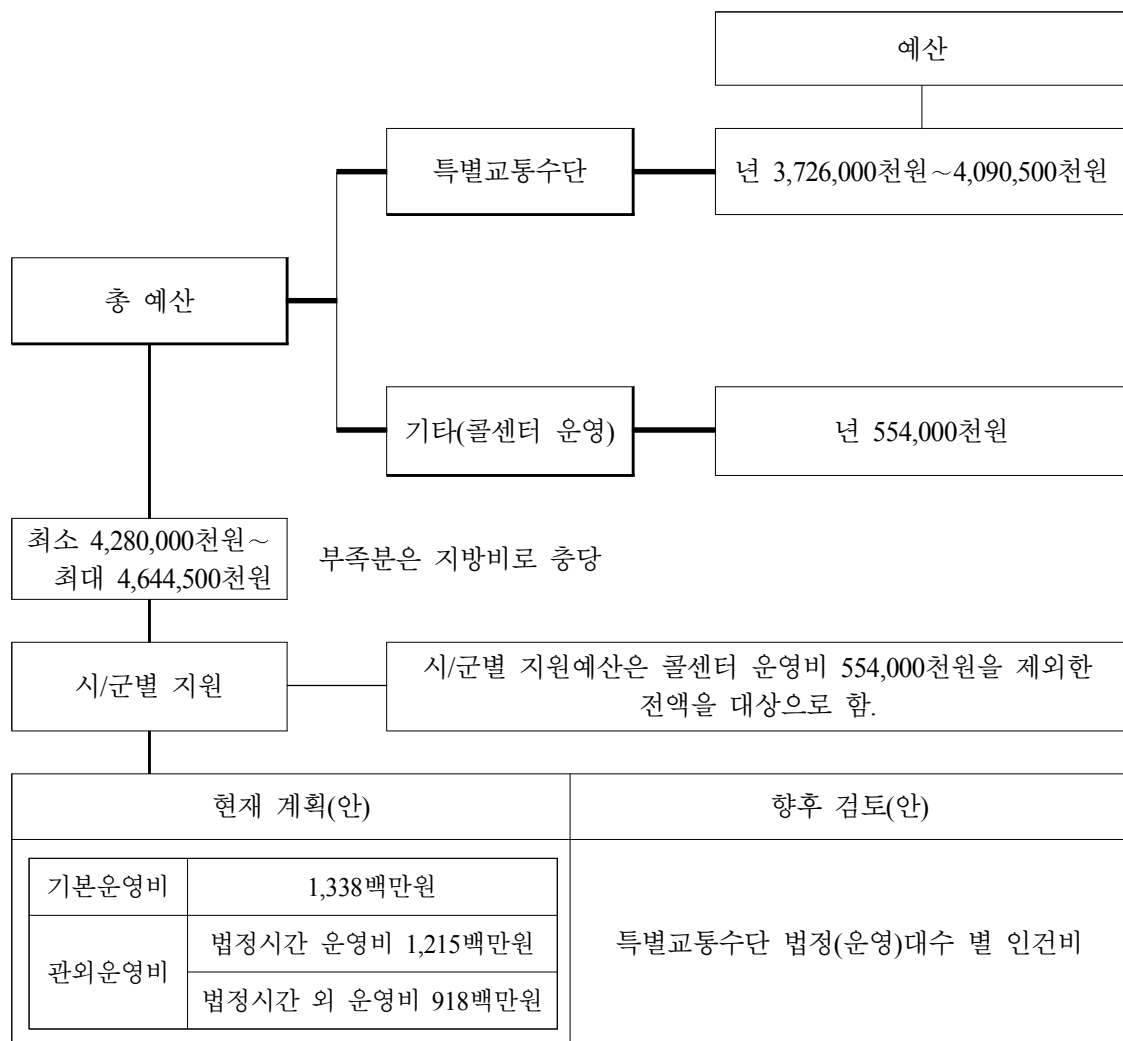
1. 「과학기술기초법」 제22조에 따른 과학기술진흥기금	
2. 「국민체육진흥법」 제19조에 따른 국민체육진흥기금	
3. 「근로복지기본법」 제87조에 따른 근로복지진흥기금	
4. 삭제	
5. 「중소기업진흥에 관한 법률」 제63조에 따른 중소기업창업 및 진흥기금	
6. 「문화재보호기금법」 제3조에 따른 문화재보호기금	
7. 지방자치단체	1. 지방자치단체의 문화·예술·복지 2. 지역개발사업 3. 그 밖에 공익을 목적으로 하는 사업
8. 「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」 제160조	
9. 「사회복지공동모금회법」에 따른 사회복지공동모금회	
10. 「산림자원의 조성 및 관리에 관한 법률」 제58조제1항에 따른 산림환경기능증진자금	
11. 「한국보훈복지의료공단법」에 따른 한국보훈복지의료공단	

강원도는 2017년 3월 복권기금을 특별교통수단에 지원하는 방안을 수립하여 기획재정부 기금사업과에 제출하였고, 현재 복권위원회 기금사업과 심사를 받고, 복권위원회의 의결과 기획재정부 심사 및 국회 심의를 끝내고, 국회의결만 남은 상태에 있으며, 지원금액은 약 4,025백만원으로 예상하고 있다.

2. 지자체 예산배분 계획

특별교통수단에 지원될 예산지원체계는 다음과 같다.

〈표10-2〉 특별교통수단 예산지원체계



제11장 정책제언 및 결론

1. 정책제언
 2. 결론
-
-

11장

정책제언 및 결론

1. 정책제언

본 교통약자 이동편의증진 지원계획은 법의 기본내용을 벗어나지 않는 틀에서 도차원의 관리, 지원, 통합을 주요 내용으로 다루었다.

□ 관련계획은 본 교통약자 이동편의증진계획과 직접적인 관련이 없는 국가 SOC사업과 관련된 내용과 관련된 계획도 본 과업과 관련된 내용이 배제되고 선언적 문구만 제시되어 있어 향후 교통약자 이동편의증진계획에서는 실질적인 내용 중심으로 작성되도록 도차원의 지도가 필요한 것으로 조사되었다

□ 설치율과 만족도조사를 통한 실태조사는 지자체별로 조사의 범위, 방법, 내용 등에 차이가 있고 조사결과와 질도 달라서 통합적인 조사방법이 도차원에서 제시되어야 할 것으로 판단되었다.

또한, 특히 만족도와 같은 설문조사는 도차원에서 통합적으로 시행하여 조사의 내용이 도차원의 정책방향을 정립하는데 기여하고, 조사결과에 대한 신뢰성을 제고하는 것이 필요하다. 참고로 제2차 교통약자 이동편의증진계획의 조사 범위와 금번 제3차 교통약자 이동편의증진계획의 조사 범위가 달라 조사결과에 대한 신뢰성이 떨어지고, 이를 근거로 하는 정책방향도 신뢰성을 갖기 힘든 실정이다.

□ 지자체별 설치율과 만족도의 계획목표는 지자체별로 조사된 설치율과 만족도조사 결과를 토대로 하고 있어 국가가 제시한 계획목표와는 다소 차이를 보이고 있다.

□ 특별교통수단에 대한 도입계획은 인구수 및 장애인 수 예측을 위한 기초자료를 지자체별로 다르게 사용함에 따라 편차가 발생하고 있다. 예를 들면 A 지자체는 과거인구추이를 근거로 하는 반면 B 지자체는 장래 도시계획지표를 이용함에 장래 교통약자 및 장애인 수를 예측하고 이를 근거로 계획을 수립하고 있다. 따라서 이러한 통계자료는 향후 도 지침으로 통일시키는 것이 필요하다.

□ 저상버스는 시내버스와 농어촌버스 및 마을버스로 구분하고, 각 교통수단별로 국가가 제시한 도입율을 적용하여야 하는데 일부 지자체에서는 이를 통합하여 계획하거나 계획자체를 수립하지 않고 있다. 또한, 저상버스 도입은 교통사업자의 투자가 필요한 만큼 기존 운행하고 있는 버스의 수와 차령 등을 조사하여 현실적인 도입계획을 수립하도록 하여야 한다.

□ 상기와 같은 검토결과를 토대로 도차원의 관리, 지원, 통합을 위한 교통약자 이동편의증진 지원계획을 수립하기 위한 기본사항을 아래와 같이 제안한다.

참고로 관련 통계지표는 강원도에서 제시한 통계자료를 이용하고, 교통약자 이동편의시설의 실태조사는 교통약자 이동편의증진계획에서 시행함을 원칙으로 하며, 이동편의시설의 만족도 조사는 조사의 객관성을 확보하기 위하여 강원도에서 통합적으로 시행하는 것을 원칙으로 한다.

〈표11-1〉 조사 내용 및 방법 제안

구분			주요내용	비고		
기초 자료조사	상위 계획		국가계획, 강원도 계획			
	전 단계계획		시/군 계획			
교통약자 현황조사	장애인		보건복지부 통계 (장애인 1~6급)			
	고령자		군 통계(65세이상)			
	영유아		군 통계(0~4세)			
	어린이		군 통계(5~9세)			
	임산부		군 통계			
시설 현황조사	교통수단	일반버스		대수, 차량		
		저상버스	저상버스	대수, 차량		
			중형저상버스	대수, 차량		
		특별교통수단		대수, 차량		
		기타(장애인 관련)		대수, 차량		
	여객시설	터미널		전수조사		
		정류장		도로(보행환경) 관리구역		
		철도, 공항, 항만은 필요시				
	도로 (보행환경)	교통약자 관리구역		관리구역도 및 면적		
		보도		노선 수, 연장, 폭원 및 정비내역		
		횡단보도		횡단보도 수, 운영상태 등		
	설치율 조사	교통수단	일반버스		전수조사	
			저상버스	저상버스	전수조사	
중형저상버스				전수조사		
특별교통수단			전수조사			
기타(장애인 관련)			전수조사			
여객시설		터미널		전수조사		
		정류장		전수조사		
		철도, 공항, 항만은 필요시		전수조사		
도로 (보행환경)		교통약자 관리구역 설정도		최초 작성(제3차 계획년도)		
		보도		단계별 전수조사		
	횡단보도		단계별 전수조사			
만족도 조사		만족도 조사는 지자체 조사비용을 이용하여 강원도에서 리서치업체를 통하여 통합적으로 시행함. (설문조사 항목과 내용 및 대상을 통일하여 시행)				

2. 결론

□ 지자체별 제3차 교통약자 이동편의증진계획을 살펴본 결과 관련법 적용, 관련계획 반영 범위, 지자체별 현황 및 실태조사, 향후 목표설정에 대한 기준 등에서 다소의 차이를 보이고 있어서 이러한 계획수립을 위한 강원도 차원의 계획수립 매뉴얼이 필요한 것으로 판단되었다.

□ 특별교통수단 운영실태에서는 법정도입대수, 특별교통수단 1대당 운전자 투입인력 및 운행시간, 고정비인 특별교통수단의 인건비 등이 다름에 따른 지자체간 형평성에 대한 문제를 발견하였고, 이러한 문제를 해소하기 위해선 강원도 차원의 통합된 운영방안이 필요하였고, 이를 제8장 특별교통수단에서 제시하였다.

□ 국가에서 지원받은 예산을 특별교통수단 운영실태에 따라 지자체로 배분하는 현재의 지원 계획은 운영실태(이용실적에 기록 및 정산자료 등)를 뒷받침하는 일체의 근거를 도에서 검증하여야 하는 문제와 지자체별 특별교통수단 도입대수에 따라 지원금이 달라지므로 향후에는 법정도입대수를 기준으로 고정비에 해당하는 통합된 인건비를 기준으로 지원하는 것을 제안한다.

부록(1) 18개 시/군 합동회의

1. 2017년 09월 04일
 2. 2017년 09월 27일
-
-

부록 18개 시/군 합동회의

제1차 : 2017년 9월 04일

〈표 부록(1)-1〉 1차 합동회의 내용

구분	내용
강원도 김수현 주무관	금번 회의는 18개 시/군 교통약자 이동편의 업무담당자를 대상으로 교통약자편의증진 지원계획수립과 관련한 전담교육 및 정책수립을 위한 의견수렴을 위하여 마련했습니다. 시군 담당자 및 관계자 여러분들은 적극적으로 의견을 개진하여 주시기 바랍니다.
진 화 박효기 실 장	<p>오늘 회의는 개별 18개 시/군 개별적으로 수립했거나 또는 수립하고 있는 교통약자이동편의 증진계획을 공역적(도)으로 통합된 운영 및 관리체계를 수립하고 지원하는 것입니다.</p> <p>통합에는 시/군별로 다르게 설정된 장래 목표(지표) 등을 동일한 기준으로 재설정하는 것입니다. 쉽게 말씀드리면 인구추이 같은 경우는 과거 추세치를 가지고 목표연도의 인구를 추정하는 방법과 시/군별로 희망하는 도시구상을 표현한 도시기본계획에 제시된 계획인구를 가지고 추정하는 방법이 있는데 이 두 가지 방법으로 추정된 결과는 많은 차이가 발생합니다.</p> <p>이러한 지표 등을 통일하기 위하여 시/군별 교통약자이동편의 증진계획 보고서에 수록되었거나 수록과정에서 조사된 기초자료를 요청합니다. 기초자료는 책상 앞에 놓아둔 18개 시/군 합동회의 유인물 뒷쪽 양식에 적어 주시기 바랍니다.</p> <p>그럼, 간략하게 강원도 교통약자 이동편의 증진 지원계획에 대해 설명을 드리고 논의가 필요한 주요 쟁점에 대한 회의를 진행하겠습니다.</p> <p>본 과업의 목적은</p> <p>첫째, 교통약자 이동편의 증진법에 의한 법정계획을 수립하는 것입니다.</p> <p>사실 현재 계획은 3차 계획인데 강원도는 1차, 2차 계획이 미수립된 상태입니다. 그래서 개별 시군단위로 계획을 수립하는데 애로사항이 있었을 것으로 이해됩니다.</p> <p>둘째, 말씀드린대로 18개시군 별로 수립된 내용들을 종합적으로 검토하여 조정하고 관리가 가능하도록 하자는 내용입니다.</p> <p>셋째, 특수사항인데, 특별교통수단을 광역적으로 어떻게 연계하고 통합적으로 운영할 수 있는가 하는 것입니다.</p> <p>과업수행범위는 강원도 전 지역이고요. 시간적 범위는 21년도까지 5년간 되겠습니다. 밑에 내용적 범위는 법에 요구하는 사항이라 넘어가도록 하겠습니다.</p> <p>먼저 강원도 광역계획을 수립을 위하여 상위 국가계획에서 설정한 주요목표를 간단하게 살펴보면, 제3차 국가 교통약자 이동편의 증진계획은 더불어 행복한 교통복지구현을 기본방향으로 이동편의 기준적합 설치비율 72.5%를 81.4%로, 지상버스보급률을 42%(서울 65%, 광역시 45%, 9개도 32%의 평균값)로, 특별교통수단보급 전지역 법정보급대수 100%달성이라고 되었는데 사실은 법정기준이 인구수에 의하여 달라지는 경향이 있습니다.</p> <p>또한, 상위 국가계획에서는 특별교통수단운행을 광역화(시/군간 통합운영)하는 방안을 2019년도까지 수립하겠다고 하고 있습니다. 이는 오늘 회의에 토론될 내용이 되겠습니다.</p> <p>그럼, 오늘 논의 할 주요내용에 대하여 설명 드리겠습니다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 강원도 광역계획의 중요한 내용으로 가용 가능한 예산규모를 파악하는 것입니다. 파악된 예산 규모에서 실현가능한 실천계획을 수립하여야 하겠습니다. 2. 두 번째는 특수교통수단의 인건비 문제입니다. 인건비는 18개 시/군별로 달리 적용하고 있어서 이를 통일하여 예산지원이 이루어져야 하겠습니다. 이는 자칫 시/군간 그리고 인건비 분출자와 수령자간 갈등을 유발할 수 있기 때문입니다.

〈표 부록(1)-2〉 표 계속

구분	내용
진 화 박효기 실 장	<p>3. 공항, 항만, 철도역사 등을 종합계획에 반영하는 것이 필요한가입니다. 참고로 교통약자 이동편의 증진법에는 이를 전부 포괄하고 있습니다.</p> <p>4. 특별교통수단 연계 또는 통합운영 방안으로 다섯 번째 논의 때 도에서 별도의 언급이 있을 것입니다. 이는 내년부터 시행하려는 예산지원과 관련되는 내용입니다.</p> <p>5. 장애인 콜센터 운영에 대해선 현재 시스템을 개량하고 있는 관련 담당자께서 참석하셨으니 부연설명이 있겠습니다.</p> <p>6. 그다음은 인구밀도를 고려한 목표설정입니다. 강원도의 시 인구밀도는 339.16인/km²이고, 군은 37.67인/km²으로 시의 약 11%입니다. 이러한 시와 군의 인구밀도를 고려하여 목표설정을 하는 것이 타당한가입니다.</p> <p>7. 관광지역에 이동편의시설을 확대하여 추진자는 내용입니다. 강원도는 많은 관광시설을 보유/운영하고 있는데 관광명소의 이미지를 확보한다는 의미로 추진하자는 내용입니다. 실천방안으로 이동교통시설을 관광체류기간동안 강원도 장애인과 동등한 지위를 부여하는 것입니다.</p> <p>8. 특별교통수단의 광역화(통합운영)방안으로 이는 국가계획과 맥을 같이하는 부분입니다. 9. 자료요청입니다. 책상 위에 있는 18개 시/군 합동회의 유의물에 필요한 내용을 양식을 통하여 적시하여 놓았습니다, 협조 부탁드립니다.</p> <p>그럼 강원도 김수현 주무관께서 특별교통수단 광역화 부분에 대하여 설명 드리겠습니다.</p>
강원도 김수현 주무관	<p>저희 특별교통수단 광역화 본격시행에 대해서 말씀드리려고 하는데요. 장애인 단체에선 강원도 교통과로 장애인이 목적에 상관없이 강원도내에서는 어디든지 이동(이용)할 수 있도록 해달라는 건의가 매년 접수되고 있습니다.</p> <p>또한, 이용시간도 전일(24시간) 이용할 수 있도록 해달라는 건의가 2014년부터 꾸준히 요구되고 있습니다.</p> <p>그래서 이러한 문제를 해결하기 위해 많은 노력했지만 시/군에서는 운영비에 대한 부담 때문에 우선적으로 관내 이동에 주력에 왔던 실정입니다. 이로 인해서 장애인 단체나 이용자들의 민원제기가 계속되고 있습니다.</p> <p>이러한 예산문제를 해결하기 위해 강원도는 2017년 복권기금사업을 신청하여 많은 노력이 열매를 맺어 우리도가 일순위로 선정되어 현재는 기재부에서 심의를 거쳐서 국회의 의견만 남겨둔 상태입니다. 따라서 확보될 복지기금을 어떻게 배분하고, 사용할 것인가를 시/군간 합동회의 통하여 결정하고자 합니다. 많은 의견을 내 주셨으면 합니다.</p> <p>나누어 드린 책자를 보면서 현황부터 말씀드리겠습니다. 우리도의 특별교통수단 올해까지 99대가 도입되어 운영되고 있으며, 광역 콜센터는 연중무휴로 아침 7시부터 밤24시까지 상담원 12명이 콜센터 업무를 수행하고 있지만 운영비 때문에 운영시간에 제약이 있었습니다. 부족한 차량 때문에 타 지역으로는 관외제한을 하고 있었습니다. 이는 모두 부족한 예산에 기인합니다.</p> <p>그러나 우리도는 내년부터 확보되는 복권기금을 시/군 특별교통수단 운영비로 지원해줄 계획입니다. 확보되는 기금은 광역이동에 중점적으로 지원하고 그 외에 운영시간을 연장하는데 우선적으로 지원하고자 합니다. 참고로 운영비 지원기준은 실적대비로 할려고 합니다.입니다. 우선은 여기까지 말씀드리고요. 질의사항이 있으면 말씀해주시면 감사하겠습니다.</p>

〈표 부록(1)~3〉 표 계속

구분	내용
진 화 박효기 실 장	질문) 복지기금은 1회로 지원되는 것인지 아니면 지속적으로 지원되는 비용인가요?
강원도 김수현 주무관	답변) 기재부에 확인해보니 지속적인 지원이라고 합니다. 그러나 지속적인 기금지원은 관외 운행과 특수교통수단 도입에 실적이 필요합니다. 그런데 내년도 조사한 바로는 추가도입이 5대밖에 없습니다. 그것도 그냥 추가도입이 아니고 대포차 때문에 도입하는 차량들이에요. 원주가 3대고요, 춘천이 2대입니다. 운영비 지원이 되면 특수교통수단 도입을 추가적으로 해주시기 바랍니다.
진 화 박효기 실 장	질문) 지금 사용되는 운영비에 추가로 운영비가 지원되면 그동안의 사용했던 특별교통수단에 대한 운영비 구성체계가 달라질 수 있습니다. 이에 대한 의견을 주시면 다음 회의에서 다시 의견을 수립해하도록 하겠습니다.
강원도 김수현 주무관	질문) 이동지원센터에 대한 내용입니다. 강원도 이동지원센터는 원주시를 제외하고 17개 시/군은 관외이동지원센터에서 통합/운영하고 있고, 고도화 운영을 위한 용역을 준공한 상태입니다. 이에 대한 설명 부탁드립니다.
오토피오 박주호 부장	답변) 일단 올해까지 고도화작업이 수행됩니다. 관제쪽의 고도화 작업의 취지는 기존의 거리나 요금제의 취약한 부분을 보완하는 것입니다.
진 화 박효기 실 장	질의) 특별교통수단 이외의 장애인이 이용할 수 있는 다른 교통수단에 대해 설명 부탁드립니다.
오토피오 박주호 부장	답변) 일단 택시관련해서는 두 가지가 있습니다. 일반적으로 바우처택시가 있고 다음에는 임차택시라고 교통약자 이용으로 다른 지역에서 쓰고 있습니다. 바우처택시는 일반영업을 하면서 교통약자콜을 받는 차량입니다. 이는 일반택시 영업과 교통약자 영업을 병행하는 것입니다. 요금은 교통약자가 30% 정도 나머지는 지자체에서 보조해주는 방식입니다. 임차택시는 말 그대로 개인택시를 지자체에서 임대하여 운영하는 것을 말합니다. 참고로 임차택시와 바우처택시는 법적차량대수에 들어가지 않습니다. 바우처택시나 임차택시는 휠체어 장애인보다는 비 휠체어 장애인(시각이나 뇌병변)이 많이 이용하고 있습니다.
강원도 김수현 주무관	질의) 감사합니다. 내년 운영비지원은 무조건 지급하는 것은 아니고, 지금 전에 이용요금을 협의 조정하고 그 결과를 시뮬레이션으로 운영하여 그 결과를 토대로 지급하려고 합니다. 따라서 이용요금에 대한 합의요금이 도출하여야 합니다. 또한, 이용요금을 관내와 관외요금을 일치시킬지 관내와 관외요금을 별도할 것인가도 논의가 필요합니다. 그리고 관외 이용기준도 지금은 병원진료로만 취급하는 지자체가 있고 그렇지 않은 지자체가 있습니다. 의견을 내주셨으면 좋겠습니다.
춘천시 지승현 주무관	의견) 예산지원은 시/군 구별없이 동등하게 지원해주셨으면 합니다. 그리고 질문으로 휠체어를 타지 않아도 되는 분들은 여럿을 모아서 한 번에 운영할 수 있는지 궁금합니다.

〈표 부록(1)-4〉 표 계속

구분	내용
광역이동 지원센터 김성희 센터장	답변) 지금 저희 센터에서 현재는 기본적으로 특수차 한 대당 휠체어 한대만 태우도록 권고하고 고요. 다른 장애인분들은 탑승을 하지 않도록 하고 있습니다. 왜냐하면 질병의 종류도 다르고, 장애의 종류도 다르기 때문에 혼선을 주지 않기 위해서 같이 탑승을 하도록 유도하고 있습니다. 예외적으로 콜이 너무나 많거나 이동 경로가 같은 경우에는 일부지역에서는 이렇게 운영하는 곳도 있습니다. 하지만 문제가 되는 부분이 같이 탑승하신 분들끼리 싸우는 경우도 생기고요, 여러 가지 문제점이 발생하더라고요. 그래서 교통약자 분들이다 보니까 각자의 편의를 제공해서 각자 탑승할 수 있도록 특장차를 제공하는 것이 좋지 않을까 생각합니다.
진 화 박효기 실 장	질의) 이동경로에 대한 것입니다. 시와 군의 이동경로의 특성은 무엇입니까?
광역이동 지원센터 김성희 센터장	답변) 차량경로를 보면 춘천시 같은 경우는 시내권에서 다 이용하고 있습니다. 군 같은 경우에는 읍이나 면쪽에서 마을 산길까지 시와 다른 경로특성을 보이고 있습니다. 살펴보면 희망택시 같은 특성을 조금 보입니다. 그래서 이런 것 들을 명확하게 구별해주는 것이 중요하다고 생각합니다. 특장차를 희망택시방향으로 갈 것인지, 아니면 장애인을 위한 이동수단으로 갈 것인지 목적을 명확하게 하는 필요하다고 생각합니다.
진 화 박효기 실 장	질의) 다른 도에서 일반택시를 비 휠체어 장애인을 위하여 대체교통수단으로 이용하고 있습니다. 200명당 1대인 특별교통수단을 휠체어 전용으로 제공하고, 비 휠체어 장애인은 바우처 택시 및 희망택시로 대체하면 강원도에서 운영비를 지원하면 어느 정도 수용할 수 있는지 그리고 이런 것들이 얼마나 효과가 있는지 의견을 주시기 바랍니다.
오토피오 박주호 부장	답변) 부산시의 경우는 특장차가 120여대 정도이고, 영도 지역에서는 휠체어를 4대실을 수 있는 버스를 운행하고 있지만, 자비콜이라는 개인택시(브랜드콜택시) 1,070대를 바우처택시로 이용하고 있습니다. 그런데도 차량이 부족하다는 의견입니다. 대구는 바우처택시를 200대 가까이 도입을 했는데 빠듯하게 돌아가는 상황에 있습니다. 참고로 이러한 이용률은 저렴한 요금에 기안한다고 볼 수 있습니다.
진 화 박효기 실 장	질의) 관광지역을 방문한 강원도내 타 지역 장애인에 대한 지원은 어떻게습니까?
광역이동 지원센터 김성희 센터장	답변) 강원도 내 타 지역을 관광(방문)하는데 지역마다 기준이 다릅니다. 어느 지역은 차별없이 다 받아주시고, 어느 지역은 지역민만 이용하게 하는 곳도 있습니다. 이러한 부분들도 통합되어야 할 것 같습니다. 지역마다 장애1급이나 2급이나 그리고 휠체어를 이용하는가에 따라서 대상자의 차이가 많습니다. 이러한 부분도 통합되어야 할 것 같습니다.
원주시 한유호 주무관	질의) 특별교통수단 이용대상자에 대한 질의입니다. 특별교통수단 이용을 위하여 진단서를 첨부하면 이용이 가능한 것이지 궁금합니다. 다른 시군에서도 소견서를 첨부하여 대상자를 선정하고 있습니다.

〈표 부록(1)-5〉 표 계속

구분	내용
광역이동 지원센터 김성희 센터장	답변) 저희 콜센터에서도 배차를 해드리다 보면 진단서나 소견서를 첨부하여 등록 되신 분들이 굉장히 많습니다. 그런데 기사께서 태우려고 가보면 멀리서 뛰어오시는 분들도 계시고, 걸어 나오셔서 휠체어를 타시는 분들도 계시다고 합니다. 이런 부분도 논의를 통하여 개선되어야 할 것입니다.
동해시 이미순 주무관	의견) 지금 시군관계자분들이 모여서서 이야기를 들어보니 가장 애로사항이 법 그리고 조례의 예외조항이 실무를 어렵게 만드는 것 같습니다. 이런 것들을 명확하게 하여야 할 것 같습니다.
원주시 한유호 주무관	의견) 지금 의견과 같이 대중교통이용이 가능한 분이 특별교통수단을 이용하시면 휠체어 장애인의 이용에 제약을 주고, 이용자 증가로 향후 운영에 문제가 발생할 것 같습니다.
강원도 김수현 주무관	의견) 맞습니다. 법에서 보면 일시적 대중교통을 이용하지 못하는 자도 이용대상자에 포함되어 있습니다. 개인적으로 기존 정립에 동의합니다.
강원도 김수현 주무관	질의) 장애인 단체에서는 무조건 관내에서는 목적에 상관없이 다 이용이 가능하게 해달라고 합니다. 예산지원을 전제로 내년부터 시행하겠다고 하면 시/군에서는 가능할까요?
횡성군 김영환 주무관	답변) 실질적으로는 도내이동을 하려면 차량을 두 시간 이상 이용을 못하는 경우도 있는데, 그렇게 되면 관내 이용이 지체됨에 따라 곤란합니다.
강원도 김수현 주무관	질의) 그래서 제 생각에는 향후 어느 정도 지원이 확실히 된다면 그러면 향후 특수차량을 몇 대까지 증차를 하실 수 있는지 알고 싶습니다.
양양군 엄전운 주무관	답변) 양양군은 현재 18대가 운영중이고, 2022년도에 추가 도입을 계획하고 있습니다.
홍천군 이병천 주무관	의견) 운영비의 인건비 경우 다른 시/군에서는 어떤 기준으로 설정하고 있는지 알고 싶습니다. 현재는 인건비 산정기준이 없는 실정입니다. 특수차량이 모자라는데 65세이상 대중교통불편자도 관절염이나 뼈가 아프다고 진단서를 가지고 오셔서 특수차량을 이용을 요구하십니다. 이에 대한 대책이 필요합니다.
횡성군 김영환 주무관	의견) 뇌변병같은 경우는 3,4급이신 분들은 거동이 불편하셔서 걷지도 못하신다고 말씀하십니다. 이러한, 장애 1급, 2급은 아니시지만 이동이 불편하시는 분들도 이용을 못하시고, 장애 1급, 2급이신데 잘 걸어다니시는 분들은 이용하시니까 장애인 협회에서도 마찰이 생기는 것 같습니다. 따라서 이 부분은 어느 정도 기준이 설정되어야 할 것 같습니다.
강원도 김수현 주무관	의견) 서울시 같은 경우는 자체 규정을 만들어놨는데, 장애 유형별로 등급별로 이용가능대상자들의 규정을 정하더라고요. 우리도도 이를 기초로 기준을 설정하면 좋지 않을까 생각합니다.

〈표 부록(1)-6〉 표 계속

구분	내용
광역이동 지원센터 김성희 센터장	의견) 특수차량을 이용하고자 하는 65세이상 어르신들의 서류를 살펴보면 장기보행이 불가능하다는 내용이 대부분입니다. 이 분들은 대중교통이 불가능한건 아니지만 별도의 분명한 교통약자이기도 합니다. 그러나 200명당 1대 규정으로 운영되는 특수차량이 전부를 수용하기에 역부족인 것도 사실입니다. 따라서 100원택시 같은 것을 활성화시키는 것도 한 방안이 될 것으로 생각합니다.
강원도 김수현 주무관	의견) 의견을 주시면 이 의견을 반영해서 저희 도에서 운영규정을 만들어 드릴 수 있습니다. 시군에서 운영규정을 어느 정도 따를지는 시/군의 결정에 맡기고요. 운영규정은 만들어 드리도록 하겠습니다.
속초시 김정수 주무관 외 다수	의견) 운영비에 대해서도 가이드라인을 만들어 주시기를 부탁드립니다.
진 화 박효기 실 장	의견) 지자체 특별교통수단 운영비를 지원하게 되면 현재 지자체 운영비의 일부는 다른 교통수단 확보에 이용될 수 있는가를 살펴볼 필요가 있습니다. 국가 복지기금을 지원 받은 만큼 그 혜택이 이용자에게 편리함으로 나타나게 하여야 합니다.

[그림 부록-1] 회의전경



제2차 : 2017년 9월 27일

〈표 부록(1)-7〉 2차 합동회의 내용

구분	내용
1부 회의	1부 회의는 지자체 설문이 필요한 사항을 설명하고 의견을 구하고, 자유로운 토의형식으로 진행
2부 회의	2부는 중형저상버스에 대한 설명과 견학을 하는 순서로 진행

[그림 부록-2] 회의전경 및 중형저상버스 견학 전경



부록(2) 시/군 현황자료
