

발간등록번호

11-1500000-001913-01

교통약자이동편의증진계획 ('07~'11) (Barrier-Free Transportation)

2007. 4

목 차

I. 교통약자이동편의증진계획의 개요	1
1. 법적근거 및 수립경위	1
2. 수립배경 및 목적	2
3. 성격 및 범위	3
4. 교통약자 이동편의 관련 계획	4
5. 이동편의 정책의 변화	6
II. 교통약자 전망 및 이동편의시설	7
1. 교통약자 현황 및 예측	7
2. 이동편의 대상시설	10
III. 교통약자 이동편의 현주소	14
1. 이동편의수준 평가	14
2. 이동불편 실태	17
3. 이동편의 관리체계의 문제점	24
IV. 교통약자이동편의증진계획의 구상	27
1. 비전 및 추진전략	27
2. 계획지표 설정	31

V. 전략별 추진과제 33

1. **장애물 없는 보행환경 우선 추진** 33

1-1. 보행환경 개선 33

1-2. 보행우선구역 추진 36

1-3. 장애물 없는 생활환경 인증제도 시행 37

2. **지역별 주요 이동편의 거점을 육성** 38

3. **이용객이 많은 대중교통 이동편의 우선 제고** 40

3-1. 버스 이동편의 증진 40

3-2. 지하철·철도 이동편의 증진 42

3-3. 항공기·여객선 이동편의 증진 45

4. **맞춤형 교통서비스 제공** 47

4-1. 특별교통수단 확충 47

4-2. 교통정보서비스 수집 및 제공 48

4-3. 교통약자 안내서비스 제공 49

5.	교통약자에 대한 사회적 관심 제고 50
	5-1. 시민의식 전환을 위한 체계적 홍보	50
	5-2. 교통약자 관련 교육 강화	51
6.	연구개발사업 추진 등 53
	6-1. 이동편의 R&D 추진	53
	6-2. 자가운전 지원 등	55
VI.	투자소요비용 산출 및 재원조달방안	56
	1. 투자소요비용 산출	56
	2. 투자재원조달 방안	59
VII.	계획의 사후관리	62
	1. 이동편의 실태조사를 통한 계획의 실효성 확보	62
	2. 교통약자 정책자문기구의 설치	63
	3. 지속적인 교통약자 이동편의시설 모니터링	64
<부록> 37개 세부과제별 추진일정		65

1. 교통약자이동편의증진계획의 개요

1. 법적근거 및 수립경위

가. 법적근거

- 「교통약자의 이동편의증진법」 제6조

나. 수립경위

- 「교통약자의 이동편의증진법」 제정('05.1.27)
- 「교통약자의 이동편의증진법 시행령」 및 「동 시행규칙」 제정('06.1.27)
- 『교통약자이동편의증진계획수립』 연구용역 수행
 - 연구기관: 한국교통연구원('06.3~'07.1)
- 「교통약자이동편의증진계획(2007-2011)」(안)에 관한 NGO 자문회의, 공청회 개최('06.11) 및 교통약자 정책자문위원회 자문('07.2)
- 「교통약자이동편의증진계획(2007-2011)」(안)에 관한 경제정책조정회의('07.3)

2. 수립배경 및 목적

가. 수립배경

- 고령화 등으로 교통약자가 지속적으로 증가할 것으로 예상되어 교통약자의 이동권 증진을 위한 시스템 마련이 절실
 - 장애인, 노인, 임산부 등 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 다양한 이동편의 활성화 정책 추진 필요
 - 교통약자이동편의증진을 위한 국가역할 재정립과 새로운 정책수립 요구 증대
- '05.1월 「교통약자의 이동편의증진법」을 제정하고, 교통약자의 이동권 보장을 위한 기본계획 수립을 의무화
 - 교통수단·여객시설·보행환경 등의 개선·확충을 위한 종합적이고 체계적인 마스터플랜을 수립할 필요
 - * '07.3.6 국회통과된 「장애인 차별금지 및 권리구제에 관한 법률」('08.4시행)은 장애인 이동권을 손해배상청구까지 가능한 권리로 보장

나. 수립목적

- 장애인, 노인, 임산부 등 교통약자를 위한 이동편의증진정책의 기본 방향 및 목표를 제시
 - 실행 가능한 이동편의시설 및 보행환경에 관한 개선계획 및 사업 추진에 필요한 투자비 산정과 재원조달방안을 마련
- 기존의 차량소통 위주의 교통정책에서 인간중심의 교통정책으로 전환하여 선진교통시스템을 구축하기 위한 체계적인 계획 수립

3. 성격 및 범위

가. 계획의 성격

- 「교통약자의 이동편의증진법」에 근거하여 5년 단위로 수립되는 법정계획
- 교통약자 이동편의 증진정책의 기본방향 및 목표를 제시하는 정책 계획
 - 정책추진 및 투자지원을 중·장기적으로 일관성 있게 유지토록 정책의 목표, 방향 및 과제를 제시
 - 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 교통수단과 여객시설의 이용편의 및 보행환경 개선
- 「지방교통약자이동편의증진계획」의 준거가 되는 지침
 - 지방정부가 수립할 지방교통약자이동편의증진계획 수립의 방향과 지침 제시
 - 지방도시의 교통약자이동편의증진을 위한 합리적 근거 및 투자 기준 마련

나. 계획의 범위

- 공간적 범위 : 전국의 특별시·광역시·시·군(광역시 안에 소재하는 군 제외)을 포함하는 165개 지방자치단체
- 시간적 범위 : 2007~2011년

4. 교통약자 이동편의 관련 계획

□ 편의증진국가종합 5개년 계획('05~'09)

- 편의시설 설치에 관한 국가종합계획을 편의증진심의회의 심의를 거쳐 수립·시행

※ 「장애인·노인·임산부등의편의증진보장에관한법률」 제12조에 근거

□ 저출산·고령사회기본계획('06~'10)

- 정부는 저출산·고령화 문제에 본격 대처하고 범국가적 추진체계를 구축하기 위해 기본계획을 매 5년마다 수립·추진

※ 「저출산·고령사회 기본법」 제20조에 근거

□ 장애인 복지발전계획('03~'07)

- 산업화에 따른 장애발생 요인 및 장애인의 증가에 대처
- 장애인 복지를 선진국 수준으로 향상시키기 위해 범정부적 차원의 계획 수립을 추진

※ UN ESCAP(유엔 아태지역경제사회위원회)에서 새로운 10년계획('03~'12)을 발표하면서 국가별 구체적 실천계획(5개년 계획) 수립 권장

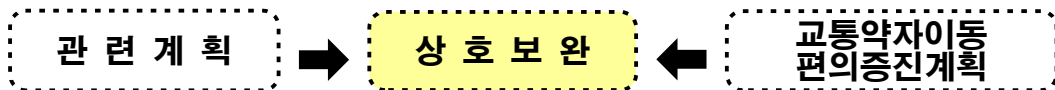
□ 교통약자이동편의증진계획('07~'11)

- 도시규모 및 특성에 적합한 교통약자이동편의증진을 위한 5년 단위의 계획을 중앙행정기관 및 지방자치단체에서 수립·시행

※ 「교통약자의이동편의증진법」 제6조에 근거

<표 1-1> 관련계획별 비교

구 분	편의증진 국가종합계획	저출산·고령 사회기본계획	장애인복지 발전계획	교통약자 이동편의증진계획
수립근거	장애인·노인·임 산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률	저출산·고령 사회기본법	아·태장애인 10년 계획 ('03~'12)	교통약자의 이동 편의증진법
목 적	장 애 물 없 는 (barrier-free)사회실 현을 통한 장애인 등의 사회활동 참여 와 복지증진	저출산·고령화사 회에 대응한 전반적 사회·경제 구조개 혁을 추진하여 「지 속발전가능 사회」 를 실현	장애인이 대등한 시 민으로 참여하는 통 합적 사회실현	교통약자이동편의 증진정책의 기본방 향 및 목표를 제시
주요내용	<ul style="list-style-type: none"> · 공공시설의 접근성 제고 · 장애인 편의시설에 대한 사회인식 개선 · 생활공간의 주거 및 이동편의시설 확충 	<ul style="list-style-type: none"> · 출산과 양육에 유 리한 환경조성 · 고령사회 삶의 질 향상 기반구축 · 미래성장 동력확보 	<ul style="list-style-type: none"> · 복지향상 · 특수교육강화 · 고용확대 · 정보화증진 · 이동편의확충 	<ul style="list-style-type: none"> · 이동편의시설 개선·확충 · 저상버스 도입 · 보행환경 개선 · 특별교통수단 도입 · 투자재원조달방안



5. 이동편의 정책의 변화

- 「심신장애자복지법」 제정(1981) : 교통약자의 이동편의에 관한 법률 조항이 처음으로 도입
- 「장애인복지법」 개정(1989) : 국가 및 지방자치단체가 장애인의 편의 시설에 대한 대책을 강구하도록 규정
- 「장애인·노약자·임산부 등의 편의증진에 관한 법률」 제정(1997) : 편의증진의 대상이 고령자와 임산부 등 까지 확대
- 「교통약자의 이동편의증진법」 제정(2005) : 교통부분의 편의시설 설치 대상종류와 시설 설치기준이 대폭 강화
 - 각종 여객시설 및 교통수단, 도로 등에 있어서의 무장애화 사업을 체계적이고 의무적으로 추진할 수 있는 발판 마련

<표 1-2> 교통약자의 이동권 보장을 위한 국·내외 관련법

연도	한 국	미 국	일 본
'60년대	-	(1964)도시대중교통법 (1965)노인복지법 (1968)건축장벽 철폐법	(1960)정신박약자 복지법 (1963)노인복지법
'70년대	-	(1973)재활법	-
'80년대	(1981)심신 장애자 복지법 (1985)건축법 시행령6조2항 (1986)시행령 55조2항 (1988)시행규칙 25조 (1989)장애자복지종합대책	-	-
'90년대	(1990)장애인 복지법 (1993)장애인복지제도 개선방안 (1997)장애인·노인·임산부등의 편의증진보장에 관한 법률	(1990)미국장애인법(ADA)	(1993)장애인 기본법
'00년대	(2005)교통약자이동편의증진법	-	(2000)교통 Barrier-Free법

자료: 한국교통연구원, 「장애인 및 고령자를 위한 보도 및 교통수단·시설의 편의시설 설치기준 연구」, 2005.

II. 교통약자 전망 및 이동편의시설

1. 교통약자 현황 및 예측

가. 교통약자 현황

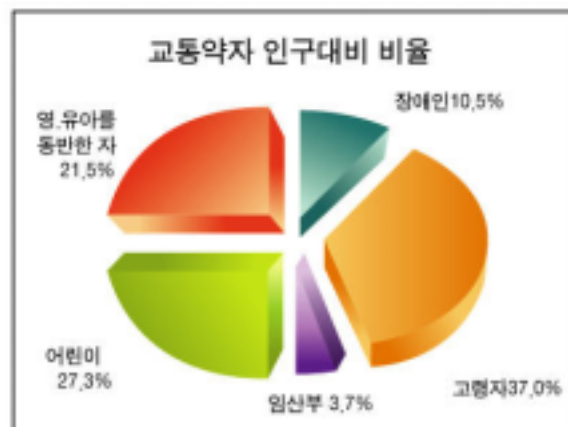
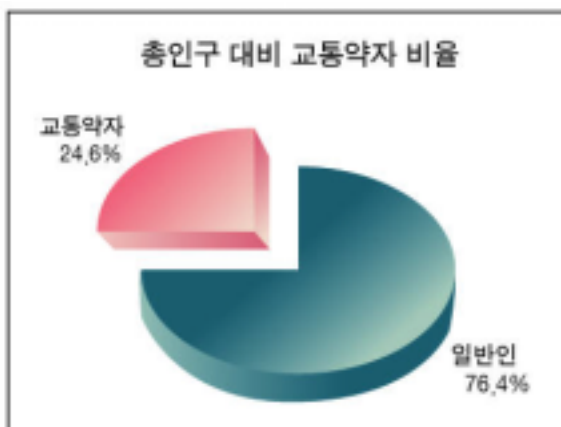
- 장애인, 고령자 등 교통약자 수는 전체 인구의 24.6%인 1,182만명으로 추산('05년말 기준)
 - 총인구 대비 장애인 2.6%, 고령자 9.1%, 임산부 0.9%, 어린이 6.7%, 영·유아를 동반한 자 5.3%

<표 2-1> 교통약자의 인구대비 비율 (2005년말 기준)

구분	계	장애인 ¹⁾	고령자	임산부 ²⁾	어린이 (5~9세)	영·유아를 동반
인구(만명)	1,182	124	437	43	323	254
총인구대비	24.6%	2.6%	9.1%	0.9%	6.7%	5.3%
교통약자대비	100%	10.5%	37.0%	3.7%	27.3%	21.5%

주 : 1) 장애인 중 65세이상 고령자 제외 (등록장애인수 : 178만명)
 2) 출생인구에서 쌍태아 이상의 출생인구를 고려하여 추정

자료 : 장애인 : 보건복지부, 「등록장애인수」, 2006
 고령자 : 통계청, 「장래인구추계결과」 65세이상, 2006
 임산부 : 통계청, 「장래인구추계결과」 출생아수, 2006
 어린이 : 통계청, 「장래인구추계결과」 5-9세, 2006
 영유아를 동반한자 : 통계청, 「장래인구추계결과」 0-4세, 2006



나. 사회·경제 여건 전망

□ (저출산·고령화) 출산율 저하 및 평균수명의 연장으로 인해 인구 증가율 감소와 더불어 65세 이상의 노년층 인구비중이 점차 증가

- '05년 합계출산율은 1.08명으로 세계 최저출산국가군으로 분류
- 노인인구 비율은 1970년 3.1%에서 2001년 7.6%로 증가하였고, 2018년에는 14%(고령사회)에 이를 전망

※ 국가별 노인인구 비율 (2005년) : 영국 16.0%, 프랑스 16.6%, 독일 18.8%, 미국 12.3%, 일본 19.7%

- 인구고령화로 인해 교통약자에 대한 교통시설의 서비스 개선요구가 증가할 것으로 예상
 - 고령운전자의 증가로 인한 교통사고 증가 등 새로운 문제에 대해서도 대비 필요

□ (국민소득 증가) 경제의 지속 성장과 국민소득 향상으로 2008년을 전후로 1인당 국민소득 2만 달러를 달성할 것으로 예상

- 2010년까지 4%대의 잠재성장률을 유지할 것으로 전망
- 국민소득수준에 맞는 정부의 복지서비스 제공 요구가 증가할 것으로 예상

※ 재정경제부 '참여정부 3년 경제운영 평가와 과제' 자료

<표 2-2> 2005년-2030년 1인당 GDP 지표 및 성장률

(단위: 천달러)

구 분	2005년	2010년	2020년	2030년	성장률		
					05-10	10-20	20-30
1인당 GDP	16	23	37	49	7.53%	4.87%	2.85%

자료 : 대통령자문정책기획위원회, 「사회비전2030」, 2006

다. 교통약자 예측

□ 고령자 및 장애인의 수는 증가하나 어린이, 영유아를 동반한 자, 임산부 수의 감소로 인해 전체인구대비 교통약자 비율은 정체됨

○ 2011년 약 1,186만명으로 전국 총 인구의 24.2%로 예측

<표 2-3> 장래 도시별 교통약자수

(단위: 명)

연도	전국	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산
2005년	11,816,070 (24.5%)	2,113,561 (20.9%)	773,660 (20.1%)	590,803 (24.5%)	583,788 (24.3%)	310,811 (21.5%)	310,811 (21.5%)	224,986 (23.4%)
2006년	11,821,330 (24.5%)	2,112,059 (20.8%)	776,463 (20.1%)	591,066 (24.5%)	580,409 (24.0%)	308,780 (21.3%)	308,780 (21.3%)	221,323 (22.9%)
2007년	11,826,592 (24.4%)	2,109,939 (20.7%)	779,020 (20.1%)	591,331 (24.4%)	576,911 (23.8%)	306,697 (21.1%)	306,697 (21.1%)	217,686 (22.5%)
2008년	11,821,033 (24.3%)	2,105,999 (20.6%)	780,707 (20.1%)	591,051 (24.3%)	573,104 (23.6%)	304,471 (20.9%)	304,471 (20.9%)	214,084 (22.0%)
2009년	11,794,143 (24.2%)	2,098,488 (20.5%)	780,800 (20.0%)	589,708 (24.2%)	568,581 (23.3%)	301,894 (20.6%)	301,894 (20.6%)	210,418 (21.6%)
2010년	11,761,501 (24.1%)	2,090,053 (20.4%)	780,397 (20.0%)	588,075 (24.1%)	563,957 (23.1%)	299,275 (20.4%)	299,275 (20.4%)	206,832 (21.2%)
2011년	11,856,478 (24.2%)	2,104,745 (20.5%)	787,787 (20.1%)	592,824 (24.2%)	566,326 (23.1%)	300,324 (20.4%)	300,324 (20.4%)	206,422 (21.1%)

주 : ()는 지역별 교통약자 비율

2. 이동편의 대상시설

가. 대상시설(총괄)

- 교통약자를 위한 이동편의시설을 설치하여야 하는 대상물은 크게 교통수단, 여객시설, 도로로 구분

<표 2-4> 교통약자이동편의시설을 설치하여야 하는 대상시설

교통수단	버스					도시철도 및 전철	철도	항공기	여객선
	시내 버스 (일반형)	시내 버스 (저상형)	시내 버스 (좌석형)	농어촌 버스	시외 고속 버스				
여객시설	버스정류장, 환승시설				여객 자동차 터미널	도시철도 및 전철역사	철도역사	공항 터미널	항만 터미널
도로	도로법상의 도로 (보도, 지하도, 육교)								



<그림 2-1> 이동편의시설 설치대상

나. 교통수단별 이동편의시설

- 버스는 전국 약 4만 여대이며, 도시철도 및 전철은 4,708대, 철도차량은 약 2,325대임

<표 2-5> 교통수단 현황

구분	버스	도시철도 및 전철 차량	철도	항공기	여객선
차량대수	41,119대	4,708대	2,325대	177대	165대
비고	시내 29,656대 농어촌 1,881대 시외 7,491대 고속 2,091대	-	장애인차량 188대(KTX 46대 무궁화호 79대, 통근열차 63대)	-	연안여객선 (156대)

자료 : 건설교통부 통계자료(2005), 철도청·한국철도공사(2004), 해양수산부 해운물류국 통계(2005)

- 교통수단에 설치하여야 할 이동편의시설은 크게 안내시설, 내부시설, 기타시설로 구분

<표 2-6> 교통수단별 이동편의시설 종류

교통수단	이동 편의시설	안내시설			내부시설				기타시설		
		안내 방송	문자 안내판	행선 지표시	휠체어 승강 설비	휠체어 보관함	교통 약자용 좌석	장애인 전용 화장실	수직 손잡이	장애인 접근가능 표시	출입구 통로
버스	시내버스(저상형)	○	○	○	○		○		○	○	
	시내버스(일반형)	○	○	○	○		○		○	○	
	시내버스(좌석형)	○	○	○	○		○			○	
	농어촌버스	○	○	○	○		○		○	○	
	시외버스	○	○	○	○		○			○	
철도차량		○	○	○	○	○	○	○		○	○
도시철도 및 (광역)전철		○	○	○			○		○	○	○
항공기		○	○	○		○	○	○		○	○
여객선		○	○	○	○	○	○	○		○	○

자료 : 교통약자이동 편의증진법 시행령

다. 여객시설별 이동편의시설

□ 도시철도 및 전철역사는 568개소이며, 여객선터미널은 14개소임

<표 2-7> 여객시설 현황 (2006년 기준)

구분	여객자동차 터미널	도시철도 및 전철역사	철도역사	공항여객 터미널	여객선터미널	버스정류장
개소수	93개소	568개소	649개소	15개소	14개소	-
비고	시외·고속	환승역 포함	보통역 (386개)			

자료 : 건설교통부 통계자료(2005), 철도청·한국철도공사(2004), 해양수산부 해운물류국 통계(2005)

□ 여객시설에 설치하여야 할 이동편의시설은 크게 매개시설, 내부시설, 위생시설, 안내시설, 기타시설로 구분

<표 2-8> 여객시설별 이동편의시설 종류

이동 편의시설 여객시설	매개시설			내부시설					위생시설		
	보행 접근로	주출입구	장애인 전용주차구역	통로	경사로	승강기	에스컬레이터	계단	장애인전용화장실		
									대변기	소변기	세면대
여객자동차터미널	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
버스정류장											
철도역사	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
도시철도역사	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
공항시설	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
항만시설	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

이동 편의시설 여객시설	안내시설			기타시설							
	점자블록	유도 및 안내 시설	경보 및 피난 시설	매표소	판매기	음료대	개찰구	승강장	보안 검사장	여객 탑승교	대기 시설
여객자동차터미널	○	○	○	○	○	○		○			
버스정류장	○	○									○
철도역사	○	○	○	○	○	○	○	○			
도시철도역사	○	○	○	○	○	○	○	○			
공항시설	○	○	○	○	○	○			○	○	
항만시설	○	○	○	○	○	○					

자료: 교통약자이동편의증진법 시행령

라. 도로(보도)의 이동편의시설

- 전체 도로 연장은 102,293km이고, 시도 및 군도가 약 49%, 특별·광역시도 및 지방도가 각각 약 17%, 일반국도가 약 14%를 차지

<표 2-9> 도로 현황 (2006년 기준)

구분		고속국도	일반국도	특별·광역시도	지방도	시도	군도
연장(km)	102,293	2,968	14,224	17,506	17,710	25,820	24,065
구성비(%)	100%	2.9%	13.91%	17.11%	17.31%	25.24%	23.53%

자료 : 건설교통부 내부자료

- 도로의 이동편의시설은 보도, 지하도·육교, 장애인전용 주차구역, 음향신호기 등을 포함

<표 2-10> 대상시설(도로)별 이동편의시설 종류

이동 편의시설 도로시설	교통약자가 통행할 수 있는 보도	교통약자가 통행할 수 있는 지하도 및 육교	장애인 전용 주차 구역	교통약자가 이용할 수 있는 휴게실 및 지하도 상가	교통약자가 이용할 수 있는 음향신호기
도로	○	○	○	○	○
준용도로	○	○	○	○	○

자료: 교통약자이동편의증진법 시행령



<그림 2-2> 이동편의시설 설치대상

III. 교통약자 이동편의 현주소

1. 이동편의수준 평가

가. 이동편의시설 설치현황

- 「교통약자의 이동편의증진법」에 따른 이동편의시설의 기준적합 설치율은 평균 59%이며 교통수단 61%, 여객시설 57%, 보행환경 58% 수준
 - 교통수단의 기준적합 설치율은 도시철도·철도, 항공기가 버스, 여객선에 비해 상대적으로 양호한 편
 - 여객시설의 기준적합 설치율은 철도·지하철역사가 버스터미널, 버스정류장에 비해 상대적으로 높음
 - 보도(도로)는 시각장애인을 위한 점자블록 및 음향신호기의 설치율이 낮음

<표 3-1> 교통약자 이동편의시설 설치 및 관리실태

구분		기준적합	기준미적합	미설치
교통수단	버스	42.2%	14.0%	43.8%
	도시철도/전철	93.0%	4.7%	2.3%
	철도	96.7%	3.3%	0.0%
	항공기	71.4%	0.0%	28.6%
	여객선	3.2%	7.1%	89.7%
여객시설	여객자동차터미널	41.6%	10.9%	47.5%
	도시철도(전철)	71.1%	5.8%	23.1%
	철도역사	79.3%	3.1%	17.6%
	공항여객터미널	61.2%	10.2%	28.6%
	여객선터미널	59.0%	9.9%	31.1%
	버스정류장	31.2%	5.6%	63.2%
보행환경		57.5%	10.3%	32.2%

주) 1. 기준적합은 교통약자이동편의증진법 시행령의 기준에 맞게 설치된 경우이며, 기준미적합은 법적기준에 맞지 않게 설치되어 있거나, 유지관리 상태가 불량한 경우임
 2. 실태조사를 통해 조사된 이동편의시설 조사항목수를 100%를 기준으로 한 표본조사 결과

나. 이동편의시설 이용만족도

- 교통약자 및 일반시민을 대상으로 이용만족도를 조사한 결과,
- 교통수단의 경우 도시철도 및 전철, 철도, 항공기에 대한 만족도가 버스, 여객선에 비해 높게 나타남
 - 여객시설의 경우 도시철도·전철역사, 철도역사, 공항여객터미널이 여객자동차터미널, 버스정류장, 여객선터미널에 비해 높음
 - 특히, 편리성 및 접근성 등의 문제로 인해 버스정류장의 불만족 비율이 가장 높음
 - 도로(보도)의 경우 수직이동 불편이 적은 보도 및 횡단보도의 만족도가 지하도 및 육교보다 높게 나타남

<표 3-2> 교통약자 이동편의시설의 만족도(장애인, 노약자, 임산부 등)

구분		매우만족	만족	보통	불만족	매우불만족
교통 수단	버스	2%	6%	33%	49%	10%
	도시철도/전철	2%	15%	55%	26%	2%
	철도	2%	32%	41%	24%	1%
	항공기	5%	22%	46%	22%	5%
	여객선	1%	3%	24%	51%	21%
	기타(STS, 택시 등)	5%	9%	37%	38%	11%
여객 시설	여객자동차터미널	5%	9%	38%	42%	6%
	도시철도(전철) /철도역	4%	24%	38%	28%	6%
	공항여객터미널	6%	19%	50%	19%	6%
	버스정류장	2%	5%	39%	46%	8%
	여객선터미널	3%	13%	45%	36%	3%
보행 환경	보도	3%	13%	45%	38%	1%
	지하도 및 육교	3%	8%	41%	46%	2%
	기타 보행 환경	2%	7%	51%	38%	2%

다. 이동경로(Flow)의 이동편의지수

- 교통시설▶교통수단▶교통시설의 이동경로(Flow)에서 이동편의시설의 설치율과 만족도를 동시에 고려한 이동편의지수를 평가
 - 점적인 측면이 아닌 선적, 면적인 측면에서 이동편의시설의 통행당 만족도 및 이동편의지수를 산정
 - 선택 교통수단별 이동경로에 따른 시설·수단별 설치율 및 만족도의 총점(가중평균의 총계)
- 버스·지하철·항공기·여객선 이동의 이동편의지수는 평균 24점으로 매우 낮은 수준임
 - 이는 아직 설치·확충이 부족하고, 이동경로를 따라 연속적인 편의시설 확보는 거의 이루어지지 못한데 기인

<표 3-3> 교통약자 이동편의지수('07.1, 교통연 조사)

여객시설→교통수단→여객시설		통행당 설치율	통행당 만족도	통행당 이동편의지수
선택 수단	버스이동시	4	16	8
	지하철·전철 이동시	47	30	42
	항공기 이동시	26	65	38
	여객선 이동시	1	25	8
평 균		20	34	24

주) 설치율은 교통약자법상의 이동편의시설 설치기준에 적합한 설치비율임
 만족도는 교통약자 및 일반인을 포함한 이용직후 만족도 조사결과임
 이동편의지수는 통행당설치율과 만족도를 7:3 비중으로 가중평균해 산출

2. 이동불편 실태

가. 이동경로를 고려하지 않은 편의시설 설치

- 「편의증진법」 시행('98) 이후 개별시설에서 이동편의시설은 설치되어 왔으나, 연속성이 확보되지 않아 이용율·만족도는 매우 낮은 형편
 - 전체적 차원에서 시설개선은 많이 이루어졌으나 이를 통한 체감 개선도는 그리 높지 않음
 - 투자효율성을 높이기 위한 지역 및 대상물에 대한 선택과 집중이 요구되는 상황

나. 보행환경 열악

- 보행로의 경우도 각종 장애물과 이동편의시설 설치 미흡으로 인해 연속적인 이동이 곤란
 - 불법주정차, 가로수, 노점상, 지하철 통풍구, 보도블록 교체 등으로 편안하게 걸을 수 있는 보행환경관리가 크게 미흡
 - * (사)녹색교통운동 조사결과('07.2.25)
 - 서울시내 12개 표본 지하철 환기구는 보도의 35%를 잠식
 - 불법주정차량이 전체보도의 23.7%를 점거(100m당 4.3~6.4대꼴)
 - 보행자의 이동경로(線)를 고려한 체계적인 보행환경 개선이 아닌 보도블록 교체 등의 무분별한 보도정비 위주
 - 보도의 포장상태불량 및 좌우기울기로 인하여 이동시 불편을 초래함으로 이에 대한 개선 및 정비가 필요
 - 지하도 및 육교의 경우 교통약자가 오르내리기가 매우 불편하여 개선 및 확충이 필요

※ 보행불편환경 예시 (서울시정개발연구원, '06)

- ① 과도하게 높은 턱 ② 평탄하지 않은 보도 ③ 유효폭이 좁은 보도
- ④ 무분별하게 설치된 보도시설물(가로수, 지하철환기구, 보행시설물 등)
- ⑤ 차량진출입으로 인한 보도단절 ⑥ 보도위 불법주차 및 주행
- ⑦ 안전하지 않은 횡단보도 ⑧ 기타(점자블록, 블라드 등)

□ 보행 중 교통사고 우려가 상존하여 이동에 불안을 느낌

○ 보행중 교통사고가 전체건수(214,171건)의 21.8%(46,594건)에 이르고, 전체 사망자수(6,376명)의 38.5%(2,457명)를 차지

<표 3-4> 도로이용 상태별 사상자 (2005년 기준)

구분	발생건수		사망자		부상자	
	건수	구성비(%)	사망자수	구성비(%)	부상자수	구성비(%)
계	214,171	100.0	6,376	100.0	342,233	100.0
보행중	46,594	21.8	2,457	38.5	47,282	13.8
승차중	167,577	78.2	3,919	61.5	294,951	86.2

자료: 경찰청 도로교통안전백서(2006)

○ 특히, 65세 이상 고령자의 보행 중 사망이 967명(39%)를 차지하고, 취학전 아동의 보행 중 사망은 103명(4%)를 차지

<표 3-5> 취학전 아동 및 65세 이상 고령자의 보행 중 사고 (2005년 기준)

구분		계	횡단중	차도 통행중	길가장자리 구역통행중	보도 통행중	기타
취학전 아동	사망자수	103	36	10	1	4	52
	부상자수	3,292	1,632	311	107	142	1,100
65세 이상 고령자	사망자수	967	572	110	59	35	191
	부상자수	6240	2691	676	426	264	2183

자료: 경찰청 2006년 교통사고 통계

○ 교통사고 통계를 보면 보행자 교통사고는 특별광역시도에서 가장 많이 발생(37.7%)하나, 사망자는 일반국도에서 가장 많이 발생(30.3%)함

- 또한 횡단 중 사고 발생비율(44.6%)이 다른 사고에 비해 높게 나타남

다. 교통수단에서의 이동편의시설 미흡

- 버스는 계단으로 인해 승하차가 불편하고, 문자안내판·안내방송이 미흡하며, 장애인을 위한 휠체어 승강설비가 없음(저상버스 제외)
- 교통약자의 대중교통 이용편의를 위해 '04년부터 저상버스를 설치 중이나 수요에 비해 부족하고 지역간 도입 대수의 편차가 큼
 - 휠체어 이용이 가능한 저상(低床)버스는 총 586대(전국 시내버스의 1.98%)에 불과한 실정

<표 3-6> 국고보조를 통한 저상버스 도입현황

(단위: 대)

구분	계	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	경기	강원	충북	경남	경북	제주
'04년	60	35	3	2	4	2	12	2	-	-	-	-	-	-
'05년	162	67	5	5	20	10	14	3	-	-	3	30	-	5
'06년	364	194	7	10	20	10	8	10	77	6	9	-	8	5
계	586	296	15	17	44	22	34	15	77	6	112	30	8	10

- 휠체어 리프트 등의 승강설비와 휠체어 고정설비 및 손잡이 등이 설치된 특별교통수단이 155대 운행 중(2006년 4월 현재)
 - 현재 운행되는 장애인 심부름센터와 장애인 콜택시는 대중교통을 대체하기에는 다소 비싼 요금수준
 - ※ 서울 120대, 부산 10대, 인천 20대, 대전 5대 등(지자체 운영 무료셔틀버스 및 장애인 콜택시 기준)
- 도시철도의 경우 비교적 이동편의시설의 설치가 잘 되어 있지만, 안내시설(전자문자안내판)의 설치 미비
- 철도차량의 경우 전반적인 교통약자 이동편의시설을 잘 갖추고 있으나 출입구 통로 및 승강구의 폭이 기준보다 좁아 개선 필요
- 항공기의 경우 교통약자 전용좌석에 대한 지정이 없음
- 여객선은 전체적으로 낮은 설치율을 보여 교통약자뿐만 아닌 일반인이 여객선을 이용할 경우 불편이 클 것으로 예상

라. 여객시설 내 이동편의시설 미흡

- 지하철은 역사당 1개 이상의 교통약자용 이동동선(動線)을 확보하였으나, 기존 역사중 상당수는 구조·설계·비용문제로 엘리베이터 및 에스컬레이터가 없는 실정
- 기존 지하철역사(390개역)중 156개역(40%)은 엘리베이터 없이 **휠체어 리프트**로 형식적으로만 동선 확보
 - ※ 휠체어 리프트(W/L)는 최근 증가되고 있는 전동휠체어 이용시 이동시간의 지연 및 추락사고 위험이 매우 높음(탑재공간 부족, 안전설비 미비 등)
- 신설 역사(69개역)의 경우 지하철 건설 초기부터 이동편의시설을 설치하도록 함에 따라 100% 설치·완료하여 개통

<표 3-7> 엘리베이터로 동선이 확보되지 아니한 도시철도 역사

(동선 미확보 역사수/총 역사수)

구분	서울	부산	대구	인천	대전	광주	계
기존역사(개소)	54/265	63/73	29/30	9/22	-	-	156/459
신설역사(개소)		0/17	0/26	-	0/12	1/14	

주) 서울의 경우 46개역사는 구조적으로 설치불가능한 역사임 8개역사는 차후 설치 예정

광주지하철의 경우 1개역사가 구조적으로 설치 불가능한 역사로 휠체어리프트로 동선확보

자료 : 건설교통부 내부자료

- 철도는 엘리베이터가 필요한 141개역(‘06년말 634개역 중 493개소는 설치 불필요역사이며, 141개는 설치 필요역사임)중 13개역(9.2%)에만 승강설비가 설치된 상황
- 버스정류장은 전반적으로 이동편의시설 설치가 미흡하여 턱낮추기, 점자블록, 안내표시 등에 대한 개선 및 확충이 필요
- 신축 여객자동차터미널은 이동편의시설이 비교적 잘 설치되어 있으나 기존 여객자동차터미널에 대한 개선 필요
- 여객선터미널 및 항공여객터미널은 안내시설 등 정보제공시설에 대한 개선 필요

마. 이동편의시설 유지·관리 부실

- 시설이 설치된 경우에도, 적절한 지침 없이 관리·운영되어 그 기능 유지가 어려운 경우 빈발
 - 교통사업자 또는 지자체 공무원 등을 통해 지속적 유지관리 및 감독이 이루어질 수 있도록 교육 필요

※ 예시

- 일부 역사 내 휠체어리프트는 운영 미숙, 관리 소홀로 인한 안전사고 발생 우려
- 점자블록 중 점형블록과 선형블록을 거꾸로 설치
- 음향신호기 유지관리 소홀로 오작동 사례가 많음 등

바. 애로 유형별 개선방향 설정 필요

- 애로 유형(어린이, 노약자, 임산부, 각종 장애인)별 이동 실태에 대한 정밀 분석 및 편의시설 개선방향 설정이 필요
 - 지체장애인에 비해 상대적으로 청각·시각장애인에 대한 이동편의에 대한 고려가 낮은 상황
 - 임산부(특히, 초기)들은 유산 위험, 입덧·구토, 과다 피로 등 신체·정신적 어려움을 겪음에도 사회적 인식 부족으로 교통수단 등에서 배려가 부족



<그림3-1> 이동편의시설 문제점

□ 교통약자 유형별로 살펴본 이동편의시설의 문제점

<표 3-8> 고령자 이동편의시설 문제점

구분	이용수단	주요 문제점	
고령자 (약 437만명)	교통수단	버스	- 높은 탑승계단으로 인해 버스에 오르내리기가 어려움
		지하철/전철, 철도	- 교통정보 부족에 따른 어려움
		항공기	- 탑승 및 기내시설이용에 대한 안내정보 부족에 따른 문제점
		여객선	- 승강설비 이용 시 안전상의 문제
	여객시설	특별교통수단	- 운행횟수가 적고 예약이 힘들어 현재 이용빈도가 매우 낮음 - 서비스 운영방안으로 무료 이용을 원함 - 고령자 요금에 대한 혜택 및 지원이 필요
		역사 및 여객터미널	- 역사 계단 이용 시 실족이나 미끄러움으로 인해 부상 위험 - 에스컬레이터 및 엘리베이터 시설부족으로 이용 상에 불편
	보행 관련	버스정류장	- 정류장을 포함한 주변에 교통정보의 부족함을 호소
		보도	- 보도상의 장애물과 보도턱으로 인한 부상
		지하도 및 육교	- 계단간의 높이차가 큼 - 수직이동거리가 길어 이용상에 신체적 제약

<표 3-9> 어린이, 임산부, 영유아를 동반한자 이동편의시설 문제점

구분	이용수단	주요 문제점	
어린이, 임산부, 영유아를 동반한자 (약 620만명)	교통수단	버스	- 높은 탑승계단으로 인한 승하차 시 사고 위험
		지하철/전철, 철도	- 승강장과 차량사이의 틈새로 인해 탑승 시 위험
		항공기	- 타 교통수단에 비하여 이용이 적음 - 교통약자좌석 부재
		여객선	- 승강설비이용 시의 제약
		특별교통수단	- 운행횟수가 적고 예약이 힘들어 이용빈도가 낮음
	여객시설	역사 및 여객터미널	- 역사 및 터미널의 계단 오르기가 불편 - 계단이용시 실족이나 미끄러움으로 인해 부상 위험
		버스정류장	- 정류장의 연석과 버스바닥과의 높이차이
	보행 관련	보도	- 차량에 대한 인지와 반응능력이 떨어짐 - 보행횡단 시에 교통사고 위험 - 보도상의 불법주차 및 각종 장애물에 의한 상해의 위험
		지하도 및 육교	- 계단간의 높이차가 큼 - 수직이동거리가 길어 이용상에 신체적 제약

<표 3-10> 청각장애인 이동편의시설 문제점

구분	이용수단	주요 문제점
청각장애인 (약 16만명)	교통수단, 여객시설, 보행 관련	- 청각장애인을 위한 전자문자판(안내시설) 및 수화안내시스템의 부재 - 안내표시판 등이 안보이는 위치에 있거나 없어 이동편의시설 이용상의 어려움

<표 3-11> 시각장애인 이동편의시설 문제점

구분	이용수단	주요 문제점	
시각 장애인 (약 19만명)	교통 수단	버스	- 버스승하차 시 불편함(바닥재질의 문제점 및 계단높이등) - 이용에 관련된 버스정보의 습득 어려움 - 차량 내 안내시설(안내방송의 음색등) - 과격한 운행으로 인한 넘어짐
		지하철/전철, 철도	- 승강장과 차량 사이의 넓은 간격 - 차량 내 안내시설(안내방송의 음색등) - 차량 내 교통약자좌석이용상의 어려움 (정상인의 사용으로 인한 어려움등)
		항공기	- 교통약자 좌석의 부재, 점자 미부착 - 타 교통수단에 비해 교통약자의 이용이 적음
		여객선	- 교통약자 좌석의 부재 및 장애인화장실 이용상 문제 - 타 교통수단에 비해 교통약자의 이용이 적음
		특별교통수단	- 적은 운행횟수(무료셔틀버스), 짧은 노선구간, 이용요금 문제
	여객 시설	역사 및 여객터미널	- 수직이동시설의 부재로 인한 이동의 불편함 - 안내시설의 미비(점자블록) - 역사 및 터미널 내 정보이용의 불편함
		버스정류장	- 버스로 환승 시 차량과의 높이차 - 버스정류장내 안내시설 미비(점자블록 및 유도블록)
	보행 관련	보도	- 보행장애물, 보도의 정비 미비 (보도의 기울기 및 파손등) - 횡단보도 이용 시 음향신호기의 부재
		지하도 및 육교	- 계단간의 높이차가 큼 - 수직이동거리가 길어 이용상에 신체적 제약)

<표 3-12> 지체장애인 이동편의시설 문제점

구분	이용수단	주요 문제점	
지체 장애인 (약 96만명)	교통 수단	버스	- 버스승하차 시 불편함(승강설비 미설치, 미끄러운 바닥재질) - 이용에 관련된 버스정보의 습득의 어려움 - 차량 내 안내시설(안내방송의 음색등) - 과격한 운행으로 인한 넘어짐
		지하철/전철, 철도	- 승강장과 차량 사이의 넓은 간격 - 차량 내 안내시설(안내방송의 음색등) - 차량 내 교통약자좌석 이용상의 어려움 (정상인의 사용으로 인한 어려움등)
		항공기	- 교통약자 좌석의 부재, 장애인화장실 사용의 어려움 - 타 교통수단에 비해 교통약자의 이용이 적음
		여객선	- 승하차의 불편함(승강설비 미설치), 장애인화장실 부재 - 타 교통수단에 비해 교통약자의 이용이 적음
		특별교통수단	- 적은 운행횟수(무료셔틀버스), 짧은 노선구간, 이용요금문제
	여객 시설	역사 및 여객터미널	- 수직이동시설의 부재로 인한 이동의 불편함 - 안내시설의 미비 - 역사 및 터미널 내 정보이용의 불편함 - 장애인화장실 사용의 어려움 - 차량으로 환승을 도와주는 승강설비 부재 - 접근로상의 문제점(높은 계단 및 경사로, 장애인주차문제)
		버스정류장	- 연석이 높아 버스 이용하기 불편(목발사용자) - 버스정류장내 안내시설 미비
	보행 관련	보도	- 보행장애물,보도의 정비 미비(보도의 기울기 및 파손등) - 횡단보도 이용 시 시간이 짧음
		지하도 및 육교	- 계단간의 높이차가 큼 - 수직이동거리가 길어 이용상에 신체적 제약

3. 이동편의 관리체계의 문제점

가. 교통약자에 대한 인식의 문제점

□ 장애인 외의 교통약자에 대한 인식이 취약하고 이동편의증진을 위한 교통복지체계 마련에 대한 공감대 부족

○ 적극적 재정투자 등 정부내 정책 우선순위 부여에 인색하고, 지자체·기업·국민 등의 동참 분위기 마련에 소홀

- * 장애인 교통관련 국민여론조사('06.11, 현대리서치)
 - 장애인 등의 대중교통 이용 편의시설이 미흡하다고 답변(81.5%)
 - 정부의 장애인·노약자 이동권 개선노력 인지(39~65.5%)

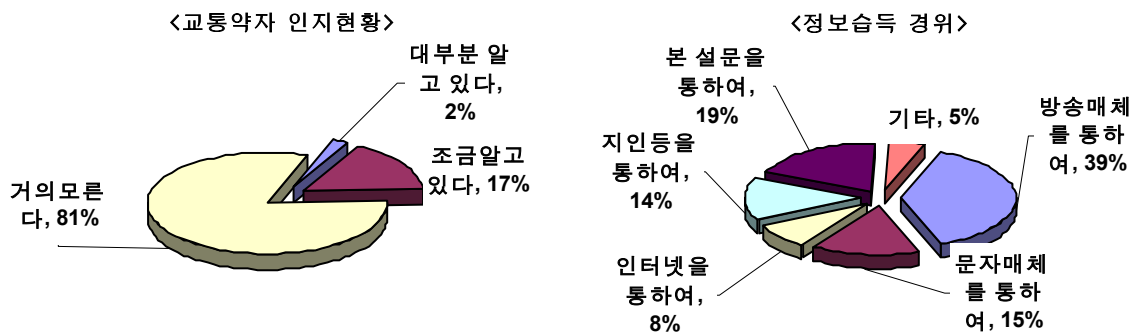
○ 대부분 교통약자를 알리기 위한 홍보 및 교육은 부분적으로 알리는 실정이며, 종합적인 홍보 및 교육 관리가 제대로 이루어지지 않음

※ 설문조사 결과('06.9, 한국교통연구원) 19%의 응답자가 교통약자에 대하여 알고 있으며 이 중 39%가 방송매체를 통하여 알게 되었다고 응답

□ 지자체 공무원, 교통사업자 등에 대한 이동편의 관련 교육 부재

○ 실제 이동편의시설을 설치·관리 및 지도감독하게 될 교통사업자 및 관련 공무원에 대한 집중 교육 필요

○ 교통복지 전문가 부족으로 사업추진의 전문성 확보 곤란



나. 교통약자 정보제공 서비스 미흡

- 교통약자에게 필요한 교통정보를 체계적으로 수집하여 제공하는 시스템과 서비스 미흡
 - 대부분 교통약자를 위한 정보는 부분적으로 수집되는 실정이며, 접근방식으로써 종합적인 정보수집과 관리가 이루어지지 않음
 - 교통약자를 위한 교통정보체계는 전국적으로 정보가 체계화된 적이 없기 때문에 이들 정보가 통합되고 있지 못한 실정임
- 일반교통정보와 함께 이용 될 수 있는 이동편의시설과 보행환경의 안내정보시설 제공 등 맞춤형 교통정보시스템 필요
 - 현재 교통약자를 위한 교통정보서비스는 상업적인 측면에서 부분적으로만 제공되어 있으며 서비스가 미약한 실정임
 - 이동경로별 편의시설 현황 등의 정보를 인터넷·소식지 등 교통약자의 유형에 따른 맞춤형으로 제공할 필요

다. 교통약자 도우미 서비스 미흡

- 교통수단 및 여객시설에 도우미 서비스 및 수화·통역서비스 부족
 - 철도역 및 공항 등에 장애인, 고령자 등을 위한 도우미서비스의 부족으로 시설 이용 시 어려움 있음
 - 청각장애인들은 안내원 및 운전기사와의 의사소통이 안 되고, 교통경찰과도 의사소통이 안 되어 많은 어려움을 겪고 있는 실정임

* 일부 철도역(53개소)이 장애인·노약자 승차권 우선발매창구 운영 및 도우미(지체장애인 등) 서비스를 제공중이나 아직 초보단계('01년~)

라. 연구개발 사업추진의 문제점

- 보행우선구역 시행을 위한 표준설계 및 설치기준 미비
 - 자동차 중심의 정책은 보행자 중심이 되어야 할 이면도로에 대한 보행권을 침해하고 보행환경이 열악한 상태임
 - 각 지자체별로 보행우선구역 시범사업추진과 구역지정·운영을 통한 보행환경개선, 이를 위한 표준설계 및 설치기준이 필요

- 저상버스 도입 등 교통약자 이용편의를 위한 버스정류장 개선 필요
 - 저상버스 도입에 따른 적정 정류장 구조 및 쉼터, 턱낮추기, 보도폭, 점자블록, 정보안내판 설치 등 표준모델개발이 필요
 - 각종 편의시설에 대한 설치 기준을 제시하고 일반 대중교통이용자 뿐만 아니라 보행자에게 서비스를 제공

- 특별교통수단 활성화를 위한 이용차량 개발 필요
 - 특별교통수단은 대중교통수단을 이용하기 어려운 교통약자들에게 보완적인 수송서비스 역할 담당
 - 보편적인 설계(Universal design)로 연령이나 장애의 유무에 관계없이 모든 사람들이 이용하기 쉽도록 시설정비가 이루어지여 함

- 장애인등의 자가운전에 필요한 운전장치 또는 차량개발 필요
 - 교통재해 및 산재, 질병 등으로 인하여 장애를 가진 사람들이 증가하여 이에 대한 대책마련이 필요
 - 장애인을 비롯한 교통약자가 사회생활을 위해 자가운전을 할 수 있는 여건이 안 되어 외출 시 활동에 제약을 받거나 불편을 느낌

IV. 교통약자이동편의증진계획의 구상

1. 비전 및 추진전략

비전

교통약자의 사회활동을 뒷받침하는 교통체제로 전환
- Barrier Free Transportation -

추진목표

■ 이동편의지수를 현재 24점에서 11년 60점으로 향상

	현재	2011년	2021년
- 버스 이동	8	38	77
- 지하철·전철 이동	42	65	86
- 항공 이동	38	85	93
- 해상 이동	8	52	85
평 균	24	60	85

중점과제

- ① 장애물 없는 보행환경 우선 추진
 - 보행장애물 정비, 보행우선구역 시범사업, 장애물없는 생활환경 인증제 등
- ② 지역별 주요 이동편의 거점을 육성
 - 교통약자DB구축, 교통약자 이동허브 구축지침 마련, 콜시스템망 구축 등
- ③ 이용객이 많은 대중교통 이동편의 우선 제고
 - 저상버스·엘리베이터 등 지속보급, 버스정류장 등 표준시설 기준 마련
- ④ 맞춤형 교통서비스 제공
 - 특별교통수단 보급, 실시간 맞춤형 교통정보 제공, 철도역 등 서비스 확대
- ⑤ 교통약자에 대한 사회적 관심 제고
 - 홍보 시행, 이동편의시설 설치관리 매뉴얼 보급, 전문가 양성, 기술개발 등
- ⑥ 이동편의향상을 위한 연구개발사업 추진
 - 효율적 교통약자 정책을 추진하기 위한 R&D 추진

교통약자 이동편의증진계획(2007~2011)

* 교통약자 이동편의 증진정책의 기본방향 및 목표를 제시

가. 교통약자이동편의증진계획의 미션

- 장애인, 고령자 등 교통약자는 “언제 어디서나 안전하고 편리하게 이동”이 가능하여야 함
 - 출발지에서 목적지까지 편리하게 이동할 수 있어야 하며
 - 교통수단, 여객시설, 보행환경 등이 안전해야 하며
 - 일반 국민들도 이용하기 편리한 배리어 프리(Barrier-Free) 생활 환경을 갖추어야 함(Universal Design)

<p>교통약자이동편의증진계획의 미션 “언제 어디서나 안전하고 편리하게 이동”</p>
--

나. 교통약자이동편의증진계획의 비전

- 교통약자의 사회활동을 뒷받침하는 교통체계로 전환
 - Barrier-Free Transportation -
- 사람중심 교통체계 구축
 - 교통약자의 이동권 확보를 위해 자동차 중심 교통체계에서 교통수단·교통시설·보행환경 등에서 사람중심 교통체계로의 전환
- 복지지향 교통체계 구축
 - 교통약자가 아무런 장애 없이 사회경제 활동을 할 수 있도록 이동편의를 보장하는 이상적인 복지사회를 상정

다. 계획의 추진전략

□ 2011년까지 중점 추진해야 할 전략목표를 설정

- 첫째, 보행로 장애물 제거 등 저비용으로 효율성이 높은 부분부터 집중 개선
- 둘째, 주요 거점지역(Key Station)과 이동로(Corridor)를 중심으로 무장애화 추진
- 셋째, 이용수요가 높고 만족도가 낮아 시급성이 높은 사업을 우선 집중개선
- 넷째, 이동실태조사, R&D, 사회 인식개선 등을 통해 교통복지 정책의 지속적인 추진을 위한 기반 마련

(1) 장애물 없는 보행환경 우선 추진

- 교통약자가 포함된 지자체별 '보행불편 실태조사단'을 구성하여 주요 보행로 점검 및 정비 추진
- 주요 간선도로 정비 및 보행환경 개선
- 보행우선구역 시범사업을 통하여 교통약자의 이동불편을 해소하고, 그 성과를 타 지방자치단체로 전파
- 건축물·도시 등의 무장애화 확산을 위한 「장애물 없는 생활환경 인증제도」 시행('07.3월말, 복지부와 공동시행)

(2) 지역별 주요 이동편의거점을 육성

- 우선 교통약자 유형별로 거주·이동실태를 조사하여 이동편의 거점 마련을 위한 기반 조성

- 투자 효율성 등을 고려, 주요 거점지 및 이동로에 집중 투자하고 기타 지역은 수요에 따라 단계적으로 투자

(3) 이용객이 많은 대중교통 이동편의 우선 제고

- 버스 이동 시의 이동 편의 개선을 위해 저상버스 보급률을 높이고, 버스정류장의 이동편의시설을 개선·확충
- 지하철·철도 이동편의 증진을 위해 시설을 개선·확충하되, 특히 엘리베이터/에스컬레이터 설치에 중점

(4) 맞춤형 교통서비스 제공

- 장애인 콜택시, 장애인 셔틀버스 등 특별교통수단을 대량 보급·확충
- 교통약자가 교통수단·여객시설 정보접근이 용이하도록 교통정보제공방법을 다변화하여 맞춤형 교통정보시스템 마련
- 장애인·노약자 등을 위한 교통수단·시설에서의 서비스를 다양화하여 이용편의 제공

(5) 교통약자에 대한 사회적 관심 제고

- 교통약자는 장애인이라는 의식을 전환하고 이동편의시설에 대한 시민의 관심을 유도하기 위한 각종 홍보대책 마련
- 시민·학생들을 대상으로 교육을 강화하고 이동편의 정책 관련 전문인력을 육성

(6) 이동편의향상을 위한 연구개발사업 추진

- 교통수단, 여객시설, 보행환경 개선을 위한 R&D 추진

2. 계획지표 설정

가. 목표치 설정

- 이동편의시설 통행당 설치율과 통행당 만족도를 종합적으로 고려한 이동편의수준을 목표치로 설정
 - 교통약자의 이동 플로우(여객시설▶교통수단▶여객시설 등)를 감안하여 이동시 실제 느끼는 통행당 설치율 및 통행당 만족도를 고려
- 제3차 교통약자이동편의증진계획 완료 예정인 2021년에 이동플로우를 고려한 이동편의지수가 85% 이상 되도록 목표 설정
 - 주요 선진국의 소득수준 및 이동편의시설 설치사례를 분석하고, 국내 여건 등을 고려하여 중장기적(2007년~2021년) 목표치 설정
 - 「함께 가는 희망한국 비전 2030」에서 제시한 장애인 편의시설 설치율을 참조하여 교통약자 이동편의시설 설치 목표 설정

※ 「함께 가는 희망한국 비전 2030」 장애인 편의시설 설치율

2010년	2020년	2030년
82%	95%	100%

<표 4-1> 계획지표 목표치

(단위: %)

구분		현재			2011년			2021년		
		통행당 설치율	통행당 만족도	통행당 이동편의 지수	통행당 설치율	통행당 만족도	통행당 이동편의 지수	통행당 설치율	통행당 만족도	통행당 이동편의 지수
선택 수단	버스 이동 (버스정류장)	4	16	8	34	48	38	78	73	77
	지하철 이동	47	30	42	72	48	65	88	81	86
	항공 이동	26	65	38	90	73	85	98	81	93
	선박 이동	1	25	8	54	48	52	89	73	85
평균		20	34	24	63	54	60	88	77	85

<참고> 목표치 설정을 위한 외국사례 검토

<표 4-2> 일본의 여객 시설, 차량 등의 배리어 프리화의 목표치¹⁾

구 분		설치현황	사회자본 중점 정비 계획		이동원활화의 촉진에 관한 기본방침		1인당 GDP (달러) ²⁾
			2005년	목표년도	목표치	목표년도	
여객 시설 ³⁾	단차의 해소	49.1%	2007년	70%	2010년	원칙 100%	35,592 (2005년) 39,642 (2010년)
	유도용 블록의 설치	80.3%		80%		원칙 100%	
	신체장애자용 화장실의 설치	33.1%	-	-		원칙 100%	
교통 수단	철도차량		-	-	2010년	약30%	
	승합 버스	중저상버스 (원스텝버스)		-	2015년	100%	
		저상버스 (논스텝버스)		12.0%	-	-	
	여객선			-	2010년	약 50%	
	항공기			40.7%	-	-	약 40%
도로	평균적인 이용자수가 5,000 인/일 이상의 여 객 시설의 주변등의 주 된 도로	31.0%	2007년	약 50%	2010년	100%	
건축물	2,000 평방 미터 이상의 특별 특정 건축물 ⁴⁾ 중 하트빌딩법에 근거하는 이용원활화 기준을 만 족 시키는 것	30%		약 40%	-	-	

주) 1) 교통배리어프리(Barrier-Free)법에 근거한 배리어 프리화의 진척 상황에 대해 공공교통사업자 등으로부터 이동원활화 실적 등의 집계 결과임. 설치현황 및 목표치는 각 시설마다 설정된 배리어 프리화와 관련된 기준의 달성 비율 등을 나타냄

2) 통계청 국제통계연감(2006)

3) 1일 평균적인 이용자가 5,000명 이상의 모든 여객시설

4) 특별 특정 건축물 : 병원, 극장, 호텔, 양로원 등 불특정 다수의 사람이 이용하거나, 주로 고령자, 신체장애자 등이 이용하는 건축물

자료 : 일본 국토교통성 종합정책국 교통소비자행정과(2006. 9)

V. 전략별 추진과제

1. 장애물 없는 보행환경 우선 추진

기본방향

- ◇ 보행로 장애물 제거, 불법시설물 정비 등 투자효율성이 높은 사업부터 우선 추진
- ◇ 건축물, 도시 등의 설계·구상부터 교통약자의 이동선을 고려

1-1. 보행환경개선

- 교통약자가 포함된 지자체별 ‘보행불편 실태조사단’을 구성하여 주요 보행로 점검 및 정비 추진
 - 보도 위 불법주차 단속, 보행 장애물(지하철통풍구, 가로수, 육교, 시설물 등) 정비, 단차(段差) 제거, 점자블록 등 점검
 - 지자체가 관리하는 특별시도(493km), 시도(740km)의 보도유효폭 확보, 기울기 완화, 차도분리 및 보행 장애물 정비
- 주요 간선도로 정비 및 보행환경 개선
 - 국도(210km), 지방도(1,748km)의 갓길 확보 등 보행안전 추진
 - * 기수립된 「2단계 보도설치 기본계획」을 차질없이 이행
 - 5개년 동안 481억 투입, 국도 210km 정비 추진

<표 5-1> 국도의 연차별 추진계획(건설교통부)

(단위 : km, 억)

전체		'07		'08		'09		'10		'11	
사업량	사업비	사업량	사업비	사업량	사업비	사업량	사업비	사업량	사업비	사업량	사업비
210	481	56	65	34	101	34	103	35	105	51	107

자료 : 건설교통부 내부자료

□ 기타 보행환경의 개선

○ 시각장애인을 위한 음향신호기 설치(3,020대, 경찰청·지자체)

* 현재 교통신호기 25,166기 중 11,944기 음향신호기 설치·운영(47%)

<표 5-2> 보도시설 및 보행환경 개선 연차별 추진계획

구분		계	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년
보도	국도(km)	210	56	34	34	35	51
	지방도(km)	1,748	349.6	349.6	349.6	349.6	349.6
	특별광역시도(km)	493	25	49	99	149	172
	시도(km)	740	37	74	148	222	259
	계(km)	3,191.0	467.6	506.6	630.6	754.6	831.6
	사업비(억원)	3,811.5	545.5	644.5	769.5	894.5	957.5
기타보행환경	개소	3,020	151	302	604	906	1,057
	사업비(억원)	99.7	5.0	10.0	19.9	29.9	34.9

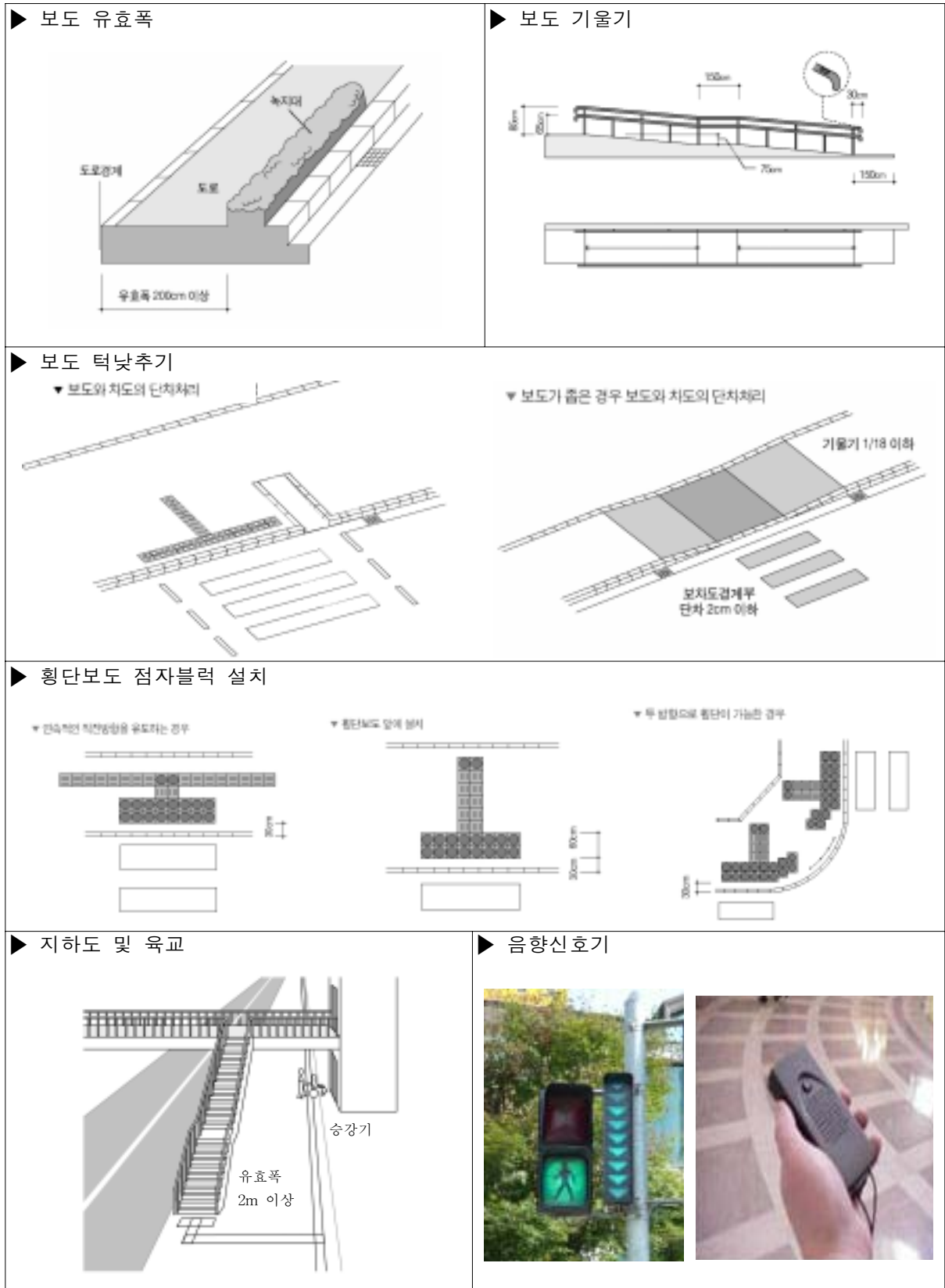
주) 국도: 건설교통부 내부자료

지방도 : 보도설치 기본계획 사업비 1.2억원/km 적용

특별·광역시도, 시도 : 제2차 편의증진국가 종합발전계획 1차년도 실적보고(2005.12) 사업비 1억원/km 적용

기타보행환경 : 음향신호기 및 보행자 잔여시간표시기 약 330만원 적용

자료: 제2차 편의증진 국가종합발전계획, 경찰청 도로안전백서(2006), 보도설치 기본계획



<그림 5-1> 보행환경 개선(예시)

1-2. 보행우선구역 추진

- 보행우선구역 시범사업(매년 5곳 내외)을 통하여 이동불편을 해소하고, 그 성과를 다른 지자체로 전파
 - 지자체 의지·재정여건·시민성숙도 등 고려하여 시범사업지를 선정
 - 표준설계안을 제시('07)하여 도시마다 1곳 이상을 조성 유도
 - 교통정온화(Traffic Calming) 기법 도입, 각종 보행시설물 설치, 보행장애물 제거 등 개선
 - 속도저감시설, 횡단시설, 보행자안내표지판, 교통신호기, 보도용 방호울타리, 자동차 진입억제용 말뚝 설치 및 개선

험프(Speed Table) - 차량속도제어, 보행자횡단	교차로 올림(Raised Intersection) - 차량속도제어, 보행자횡단
	
도로포장(Textured Pavement) - 차도를 보행로와 같은 재질포장으로 차량속도제어	초커(Choker) - 도로구간 폭을 물리적·시각적으로 축소하여 차량속도제어
	
라운드 어바웃(Roundabout) - 차량의 연속성 있는 흐름 유지	써클(Traffic Circle) - 교차로 중앙의 원형섬을 통해 차량의 직진통행 방해
	

<그림 5-2> 보행우선구역 내 교통정온화기법 예시

<표 5-3> 보행우선구역내 설치할 수 있는 보행시설물

구분		설치 세부 시설물
보행 시설물	속도저감시설	·고원식 교차로, 지그재그 형태 도로, 차도폭 좁힘, 요철포장, 과속방지턱 등의 속도저감시설 설치
	횡단시설 설치	·고원식 및 보행섬식 횡단보도 설치
	보행자안내표지판	·보행우선구역 안의 주요교차로 및 보도구간에 보행자안내 표지판 설치
	보행자 우선통행을 위한 교통신호기	·보행자가 우선통행을 할 수 있도록 녹색신호 변경 버튼 및 음향신호기 설치
	보도용 방호울타리	·가드웬스 및 볼라드 등의 설치를 통한 자동차의 진입억제
	자동차 진입억제용 말뚝	·보행자의 통행을 방해하지 아니하는 범위 내에서 설치

<표 5-4> 보행우선구역 시범사업의 연차별 추진계획

구분		계	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년
보행우선구역	구역(개소)	25~45	5~9	5~9	5~9	5~9	5~9
	예상소요비용(억원)	625	125	125	125	125	125

주) 보행우선구역 시범사업비 1구역(개소)당 25억원 적용

1-3. 장애물 없는 생활환경 인증제도 시행

□ 건축물·도시 등의 무장애화 확산을 위한 「장애물 없는 생활환경 인증제도」 시행('07.3월말, 복지부와 공동시행)

- 노인·장애인 등이 도시 및 건축물 등을 접근·이용·이동함에 있어 불편을 느끼지 않도록 계획·설계·시공
- 인증을 받은 사업시행자 또는 건축주는 인쇄물, 광고물 등을 통한 홍보 및 교통영향평가 검토 일부생략 등 인센티브 부여

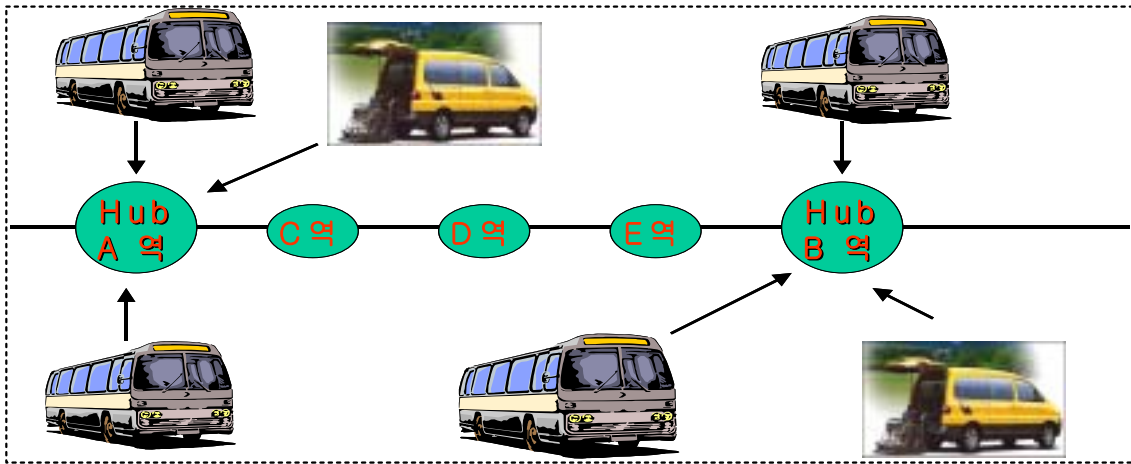
2. 지역별 주요 이동편의 거점을 육성

기본방향

- ◇ 교통약자 이동플로우를 고려하여 주요 거점지역(Key Stations) 및 주요 이동경로(Corridor)에 전략적 지원 서비스 제공

- 우선 교통약자 유형별로 거주·이동실태를 조사하여 이동편의 거점 마련을 위한 기반 조성
 - 교통약자의 거주·근무지의 분포 및 주요 이동패턴 등의 정보에 대한 데이터베이스 구축
 - 지자체 지방교통약자계획 수립시 거점지역 및 이동로의 확보 방안을 마련하는 것을 포함
- 주요 거점역을 교통약자 이동 허브로 정하고 이를 중심으로 효율적인 수송체계 구축
 - 주요 거점역(Key Stations)은 이동·접근·이용에 있어서 Barrier-Free로 정비하고, 저상버스·특별교통수단을 집중 운행
 - * 필요시 교통약자의 이동편의를 제고하기 위하여 버스노선 조정
 - 거점역으로 이어지는 주변 지역을 보행우선구역 지정 등을 통하여 집중적인 보행환경 개선 추진
 - 인증등급 부여 등을 통하여 거점지역 내·외부에 대한 장애물 없는 생활환경 추진
 - * 교통약자 이동 허브 구축·운영을 위한 지침 마련('07)

- 투자 효율성 등을 고려, 주요 거점역 및 이동로에 집중 투자하고 기타 지역은 수요에 따라 단계적으로 투자



<그림 5-3> 이동편의 거점(Hub) 개념도

- 주요 거점지 및 이동로에 대한 이용서비스 극대화를 위해 콜시스템망 연결 및 서비스 제공 강화
 - 이동편의센터에 콜시스템망 구축 등을 통해 철도운영기관, 장애인 택시회사, 버스회사, 복지기관 등을 연계
 - 교통약자가 이용하기 쉽게 홍보 및 이용방안을 매뉴얼로 작성·보급
 - 거점 도시철도역에 교통약자 지원요원을 상시 배치하여 교통편의 제공

3. 이용객이 많은 대중교통 이동편의 우선 제고

기본방향

- ◇ 대중교통 위주의 이동편의를 확보
- ◇ 여객시설은 역사 내 엘리베이터/에스컬레이터 설치에 중점

3-1. 버스 이동편의 증진

가. 저상버스 보급 확대

- 누구나 타고 내리기가 쉽고 편리하도록 2011년까지 수평승하차가 가능한 저상버스 보급을 지속 확대
 - 한국형 저상버스를 개발('08년말)하고 양산체제를 갖추어 전국 시내 버스의 31.5%(586→9,130대)까지 보급('11년)
 - 지자체의 재정자립도를 감안 매칭펀드 비율을 차등화하는 방안 모색

<표 5-5> 저상버스의 연차별 보급계획

(단위: 대, %)

구 분		총계	2006현재	2007	2008	2009	2010	2011
저상버스	대수	9,130	592	304	624	2,240	2,685	2,685
	보급율	31.5	2	3.1	5.2	13.0	22.2	31.5

주) 보급율은 전국 버스대수 29,000대를 기준으로 산정함

<표 5-6> 저상버스의 연차별 사업비 (2013년 최대 50% 확충목표 시)

(단위: 억원, 년)

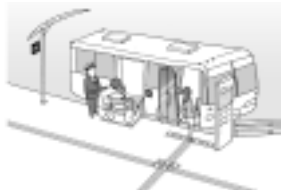
	총 계	2007	2008	2009	2010	2011
국고보조	2,366.5	152	312	560	671.25	671.25
지방자치단체	2,366.5	152	312	560	671.25	671.25
총액	4,733	304	624	1,120	1,342.5	1,342.5

주) 2008년까지 1대당 0.5억원 지원, 2009년 이후 1대당 0.25억원 지원(대량생산체계구축을 전제)

나. 버스정류장 개선

- 도시철도역과 버스여객터미널 등과 정류소간의 환승 이동편의시설 확충 및 연계(Network)를 위주로 개선
 - 정류장 턱을 낮추고, 점자블록 및 버스 정보안내판 등을 설치하고 노점상, 가로수 등이 승·하차를 방해하지 않도록 정비

<표 5-7> 버스정류장 이동편의시설 개선·확충계획

정류장 턱 낮추기 및 주변보도 폭 확보	·보도와 차도의 높이차를 15cm이하로 설치하고, 최소 유효보도폭 1.5m 확보	▶ 버스정류장 
점자블록 설치	·시각장애인을 위한 점자블록 설치	
버스정보안내판 설치	·쉘터가 설치된 버스정류장에 버스정보안내판을 설치하여 버스운행에 관한 정보 제공	

<표 5-8> 여객시설별 이동편의시설의 연차별 개선·확충계획

구분	계	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년
버스정류장(개소)	3,340	167	334	668	1,002	1,169
사업비(억원)	836	42	84	167	251	292

주) 버스정류장 : 서울시 보행환경 기본계획의 사업 중 "역과 정류소간 환승편의 시설 확충사업"의 평균 사업비인 2억원 적용(역 또는 터미널 주변 8개의 버스정류장 개선 및 주변 여객시설과의 연계비용)

다. 버스차량 개선

- 버스는 안내시설 개선 및 교통약자 좌석지정을 중점 추진
 - 자동안내방송, 전자문자안내판, 행선지표시를 통한 시인성 및 정보 제공 등 개선 및 확충
 - 승강구 바닥재질 개선, 교통약자용 좌석의 지정 및 안내판부착, 수직손잡이 설치 및 설치위치 개선

<표 5-9> 버스차량 이동편의시설 개선·확충계획

구분	계	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년
버스(대수)	6,548	327	655	1,310	1,964	2,292
사업비(억원)	504.2	25.2	50.4	100.9	151.2	176.5

주) 버스차량 이동편의시설 개선비용 약 770만원/대 소요



<그림 5-4> 버스차량의 이동편의시설 개선(예시)

라. 여객터미널 이동편의시설 개선 · 확충

- 교통약자의 환승 및 연계를 지원하기 위해 타 여객시설간의 이동편의시설이 연계될 수 있도록 개선 · 확충
 - 이동시설 : 보행접근로 · 주출입구, 계단 및 경사로 개선 및 확충
 - 위생 · 안내시설 : 장애인 화장실, 안내시설 설치 및 개선
 - 탑승관련시설 : 매표소 및 개찰구 개선, 승강설비 및 승강장 개선

<표 5-10> 여객시설별 이동편의시설의 연차별 개선 · 확충계획

구분	계	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년
여객자동차터미널	31개소	2	3	6	9	11
사업비 (억원)	52.7	3.4	5.1	10.2	15.3	18.7

주) 여객시설 이동편의시설(버스정류장 제외) : 개선확충비용 1.7억 적용(서울메트로 투자)

3-2. 지하철·전철 이동편의 증진

가. 지하철·철도역사 이동편의시설 개선 · 확충

□ 이용승객이 가장 많은 지하철·전철 역사는 교통약자의 수직이동 부담 해소에 중점

○ 허브역 이외의 지하철·철도역에도 1동선을 실질적으로 확보할 수 있도록 엘리베이터·에스컬레이터 설치

○ 지하철 기존 역사(40개 역사)에 승강시설을 지속 설치(174개)

* 현재 실질적 1동선 확보역(235개역, 60.3%)을 '11년까지 275개역(70.5%)으로 확대

<표 5-11> 도시철도 역사의 1동선확보를 위한 E/V 및 E/L 설치계획

지역	구분	계	'07	'08	'09	'10	'11
도시철도 역사	E/V(대)	84	23	13	13	17	18
	E/S(대)	90	10	16	20	20	24
	사업비(억원)	1,179.8	176.1	200	238.3	273.3	292.1

자료: 건설교통부 내부자료

○ 일반철도(철도공사 운영)구간은 국고지원이 가능한 과천·일산·분당 선을 비롯하여 총 35개 역사에 설치 추진

<표 5-12> 일반철도 역사의 엘리베이터 및 에스컬레이터 설치계획

구분	계	'07	'08	'09	'10	'11
사업량(역사)	35	3	8	8	8	8
사업비(억원)	1,210	90	240	320	280	280
국비	910	90	180	230	220	190
운영기관	300	0	60	90	60	90

주 : 과천·일산선 등 '07~'10년까지의 물량 및 사업비는 건설교통부자료 인용



<그림 5-5> 여객시설의 이동편의시설 개선(예시)

- 기타 안내시설, 매표소 등의 탑승시설 등의 전반적인 이동편의시설을 개선·확충

<표 5-13> 지하철·철도역사 이동편의시설의 연차별 개선·확충계획

구분	계	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년
도시철도 및 전철역사	80개소	4	8	16	24	28
철도역사	40개소	2	4	8	12	14
사업비(억원)	204	10.2	20.4	40.8	61.2	71.4

주) 여객시설 이동편의시설(버스정류장 제외) : 개선확충비용 1.7억 적용(서울메트로 투자)

나. 지하철·철도 차량 개선

□ 도시철도 및 전철차량은 자동안내시설, 행선지 표시 및 장애인접근 가능 표시 개선

- 철도차량은 노후 차량 교체 및 이동편의시설 개선·확충
- 휠체어 승강설비, 휠체어사용자 승차공간 및 전용좌석 확보, 장애인 화장실(장애인용 대변기 및 출입문 점자표시) 개선
- 자동안내방송장치 및 전자문자안내판 설치

<표 5-14> 도시철도 및 전철차량 이동편의시설 개선·확충계획

구분	계	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년
도시철도 및 전철(대수)	330	17	33	66	99	115
사업비(억원)	33.0	1.7	3.3	6.6	9.9	11.5

주) 도시철도 및 전철 이동편의시설 개선비용 약 1,000만원/대(량) 적용

<표 5-15> 철도차량 이동편의시설 개선·확충계획

구분	계	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년
철도차량(대수)	1,084	242	306	-	104	432
사업비(억원)	216.8	48.4	61.2	-	20.8	86.4

주) 철도공사 계획(안)의 계획 및 철도차량 이동편의시설 개선비용 약 2,000만원/대(량) 적용

자료: 한국철도공사 설치계획(안)(2006)

3-3. 항공기·선박 이동편의 증진

가. 항공기 및 선박의 이동편의시설 개선·확충

- 항공기는 휠체어사용자 좌석 지정 및 장애인 접근 가능 표시
- 여객선은 휠체어 승강설비, 휠체어사용자 승차공간 및 전용좌석 확보, 장애인 화장실 개선, 자동안내방송장치 및 전자문자안내판 설치

<표 5-16> 항공기 및 여객선의 이동편의시설 개선·확충계획

구분		계	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년
항공기	대수	177	27	50	50	50	-
	사업비 (억원)	0.35	0.05	0.10	0.10	0.10	-
여객선	대수	89	4	9	18	27	31
	사업비 (억원)	17.8	0.8	1.8	3.6	5.4	6.2

주) 항공기 이동편의시설 개선비용 약 200만원/대 적용

여객선 이동편의시설 개선비용은 철도차량 1량의 개선비용(2,000만원)을 적용



<그림 5-6> 선박의 이동편의시설 개선(예시)

나. 공항터미널·여객선터미널 개선

- 이동시설, 위생·안내시설, 탑승관련 시설 등을 전반적으로 개선·확충 추진
 - 특히, 여객선터미널의 경우 이동편의시설 설치가 매우 미흡하므로 여객선의 이동편의시설 설치와 연계하여 개선 추진

<표 5-17> 여객시설별 이동편의시설의 연차별 개선·확충계획

구분	계	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년
여객공항터미널	5개소	1	1	1	1	1
여객선터미널	5개소	1	1	1	1	1
사업비 (억원)	17.0	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4

주) 여객시설 이동편의시설(버스정류장 제외) : 개선확충비용 1.7억 적용(서울메트로 투자)



<그림 5-7> 여객공항터미널· 여객선터미널의 이동편의시설 개선(예시)

4. 맞춤형 교통서비스 제공

기본방향

◇ 맞춤형 교통수단 및 정보·도우미서비스 제공 강화

4-1. 특별교통수단 확충

□ 승강설비가 갖춰진 장애인용 택시·셔틀승합 등 특별교통수단 보급
(’06년: 155대→’11년: 1,227대, 법정기준*의 46%)

* 「교통약자법」상 특별교통수단 최소 도입 규모 : 인구 100만 이상의 시(80대),
인구 30만~100만의 시(50대), 인구 10만~30만의 시(20대)

○ 대중교통수단 이용의 사각지대에 있는 중증장애인 또는 고령자에게
door-to-door 서비스 제공하여 이동지원

<표 5-18> 특별교통수단의 연차별 보급계획

(단위: 년, 대, %, 억원)

구분	총계	2006현재	2007	2008	2009	2010	2011
인구100만 이상의 시 ³⁾	411	155 ¹⁾	16	24	48	80	88
인구30~100만의 시	440	0	22	44	88	132	154
인구10~30만의 시	376	0	0	47	94	94	141
총계	1,227	155	38	115	230	306	383
보급률 ²⁾	45.8	5.8	7.2	11.5	20.1	31.5	45.8
투자비	509.2		18.1	54.6	109.3	145.4	181.9

1) 2006년 4월 집계한 수차입(지자체 운영 무료셔틀버스 및 장애인 콜택시)

2) 보급률은 도시규모별 법정 총 대수(2,680대)를 기준으로 산정

3) 도시의 수: 인구 100만 이상의 시 8개, 인구 30~100만의 시 22개, 인구 10만~30만의 시 47개

주) 중형버스 50%, 밴(Van)형 차량 50% 공급을 가정. 버스 1대당 0.58억원(25인승 표준형과 휠체어 리프트 장착비)과 밴 0.37억원(밴 9인승과 휠체어 리프트 장착비)을 적용

□ 지자체별로 콜시스템 운영을 위한 이동지원센터를 구축

○ 지자체별 특별교통수단 및 이동지원센터의 운영 등에 관한 사항을
자치단체의 조례로 제정

- 지방자치단체에서 직접 운영하거나 전문지식과 경험이 풍부한
단체 및 기관에 위탁

- 이용요금은 일반택시 요금보다 낮게 책정하고, 예약 및 장기 이용도 가능하며, 이용시간을 연장
- 콜시스템망 구축을 통하여 교통약자의 이동지원에 관한 정보의 수집 및 제공

4-2. 교통정보서비스 수집 및 제공

- 교통약자 정보 실태조사 및 지속적인 정보 갱신
 - 교통약자의 이동편의증진을 위한 정책의 효과적인 수립에 필요한 기초자료로 활용하기 위해 실태조사 실시
 - 교통정보의 변화요인에 대한 지속적인 정보 갱신
- 교통약자가 교통수단 및 여객시설정보 접근이 용이하도록 교통정보 제공방법을 다변화하여 맞춤형 교통정보 제공시스템 마련
 - 여객시설의 노선·운임 및 환승정보에 관한 정보를 제공하기 위해 전자문자안내판, 점자안내책자, 보청기 등 시설 개선·확대
 - 버스정류장(위치, 명칭, ID, 저상버스 운행)의 관리방안을 마련하여 실시간 버스정보 제공의 기반 조성
 - 교통약자의 요구에 맞게 음성, 문자, 유·무선전화, PDA, 교통방송, 문자방송 등 다양한 인터페이스를 기반으로 서비스 제공
- 종합 교통약자 이동정보센터 설립
 - 실시간교통종합정보시스템(TAGO)에 이동정보기능을 추가하여 교통약자에게 맞춤형 교통정보 제공

* TAGO : Transportation Advice on GOing anywhere

4-3. 교통약자 안내서비스 제공

- 장애인·노약자 등을 위한 교통수단·시설에서의 서비스를 다양화하여 이용편의 제공
 - 주요 철도역·공항·여객선터미널에 장애인·노약자 우선창구·도우미 서비스를 확대(철도 53→90개소, 여객선터미널 12개소)
 - 항공 탑승수속 시 고령자·장애인 전용 체크인카운터와 공항시설 이용(휠체어 이용, 시설안내 등)을 지원하는 “Help phone” 운영 확대
 - 입출국 시 항공사 도우미 동행 및 전동차서비스를 제공하고 항공기 이용 시는 항공사 특장차 및 리프트카를 활용
 - 해외 장거리 여행에 익숙치 않은 교통약자를 대상으로 출입국 등을 지원하는 “한가족 서비스(가칭)” 제공 확대
 - 공항 보안검색시 상주직원 및 승무원 전용 보안검색대를 현행 장애인에서 노약자 등으로 대상을 확대
- 청각장애인들이 편리하고 안전하게 교통수단과 시설을 이용하도록 수화·통역서비스 개선·확충
 - 교통시설 종사자에 대한 수화통역 교육 및 전담원 양성 등 청각 장애인들을 위해 수화통역을 제공하는 방안 마련

5. 교통약자에 대한 사회적 관심 제고

기본방향

◇ 교통복지 정책의 컨센서스를 확보하기 위한 홍보 및 교육의 강화

5-1. 시민의식 전환을 위한 체계적 홍보

- 교통약자는 장애인이라는 의식을 전환하고 이동환경 개선에 대한 시민의 관심을 유도하기 위한 각종 홍보대책 마련
 - 언론매체(교통방송·유선방송 등), 인터넷, 교통전광판, 지하철전광판 홍보책자, VNR(비디오 동영상) 등을 통한 홍보
 - * 모범적인 국내외 사례 발표·장애체험행사 등을 전개
 - 시민단체, 장애인단체, 지자체, 전문가, 교통사업자 간 홍보를 위한 유기적인 연대와 협조 시스템 구축
 - 홍보 및 범국민 캠페인을 위한 교통약자 홍보위원회 구성 검토
 - 방송, 광고, 교통약자 관련 전문가 등으로 교통약자 홍보위원회 구성
 - 홍보방법·내용 등 교통약자 홍보 추진방향 자문으로 올바른 교통약자 인식제고의 기회마련
- 민간기업·시민단체 참여로 사회일반의 교통약자에 대한 인식제고
 - 민간기업의 사회공헌 활동의 하나로 교통복지 서비스 제공이 이루어질 수 있는 기반 마련
 - 민간기업의 참여를 유도하기 위해 민간기업 주최 행사후원

-
- 이동편의시설 설치·운영, 보행환경개선 등을 위하여 지방자치단체와 시민단체가 결합하여 보다 적극적으로 추진
 - 지자체와 시민단체가 연대하여 이동편의시설 설치·관리 및 보행환경을 개선하도록 지방교통약자계획에 반영

5-2. 교통약자 관련 교육 강화

- 교통사업자, 지자체 공무원을 대상으로 교통약자 관련 교육 실시
 - 교통사업자, 지자체 공무원 등을 대상으로 이동편의시설의 설치 및 관리 등에 관한 편람(manual) 보급 및 교육기회 제공
 - 지자체 공무원에게 교통약자 이동권, 이동편의시설의 구성 요소, 교통약자 관련 법규, 보행환경의 조성 및 유지 등에 관한 교육
 - 버스 운전기사에게 저상버스의 정확한 정류장 정차, 휠체어 이용자에게 도움을 주는 방법 등 교통약자 관련 교육
 - 건축사 등을 대상으로 ‘이동편의시설 설치·관리 매뉴얼’을 보급('07)하고, 정기적인 교육 시행
 - 건설교통인재개발연구원, 교통안전공단, 한국교통연구원, 건축사협회 등을 통한 사업자 교육 시행
- 유치원 또는 학생들을 대상으로 교통약자 관련 교육
 - 유치원 교육과정 운영계획서 작성 시 지역여건 및 유아발달을 고려한 교통약자 관련 사항을 교육계획에 포함하여 지도
 - 교통약자관련 내용의 보충자료 개발·보급으로 교통약자에 대한 이해력을 높이기 위한 체험교육 실시

<표 5-19> 교육방안

방안	내용	비고
사회 및 교육기관을 통한 교통약자관련 인식제고 등	<ul style="list-style-type: none"> · 교과서 개정을 통한 교통약자관련 내용 심화 보충 · 민간기업 행사 후원 및 기금조성 마련 · 교통약자 인식개선 매뉴얼 및 시청각 교육 마련 · 교통약자 체험교육 실시 	<ul style="list-style-type: none"> · 건설교통부 · 보건복지부 · 교육인적자원부 · 지자체 등
교통약자 관련 교통안전교육의 확대 실시	<ul style="list-style-type: none"> · 운전연수원의 운전자교육으로 운전자의 의식전환(보행우선구역내 속도저감등) · 교통사업자 및 운전자 대상으로 교통약자 관련 교통안전 교육 프로그램의 개발 및 교육자료 보급 · 교통사업자 대상으로 하는 교통약자 교육 	<ul style="list-style-type: none"> · 건설교통부 · 경찰청 · 보건복지부 · 지자체 등

□ 교통약자를 직접 대상으로 교육을 강화

- 장애인·노인 복지관 등을 통해 이동편의시설 운영 요령 등에 관한 교육 실시
- 운전면허를 소지한 장애인에 대하여 교통안전교육 실시
 - 교통사고의 비율이 비장애인에 비하여 높게 나타나고 있음

□ 교통약자의 이동편의시설 증진정책의 지속적 추진을 위한 교통약자 전문가 육성

- 지방자치단체에서 교통약자 전문가 육성을 통한 교통약자 이동편의 시설 개선에 관한 전문적 지식 활용 및 제공
- 대학·연구원 등과 연계한 교통약자 전문가 양성프로그램 개발

6. 연구개발사업 추진 등

기본방향

◇ 효율적 교통약자 정책을 추진하기 위한 R&D 추진

6-1. 이동편의 R&D 추진

□ 교통수단 관련 R&D

- 한국형 저상버스 표준모델 개발
 - '08년에 개발을 완료하고, '09년 이후 양산체제를 갖춰 대량 보급
- 특별교통수단 이용차량 개발에 관한 연구개발
 - 장애인의 이동성 확보를 위한 휠체어승강설비를 갖춘 차량을 개발
 - 다양한 도입보조제도 개발 및 안전성 강화를 위한 차량 사양이나 구조의 표준화 추진
- 장애인등의 자가운전에 필요한 운전장치 또는 차량개발
 - 장애인들을 위해 적합하고 독립적인 이동수단을 제공하기 위한 기반 마련 등 장애인 자가운전을 위한 개선 대책 모색
 - 향후 점진적으로 민관연 협력 하에 장애인에게 필요한 운전장치 또는 차량개발 유도

□ 여객시설 관련 R&D

- 버스정류장 표준모델개발에 관한 연구개발
 - 교통약자를 위한 버스정류장이용 편의 증진을 버스정류장내 시설 개선 방향설정

□ 보행환경 개선을 위한 R&D 등

○ 보행우선구역 표준설계에 관한 연구개발사업

- 보행자 안전 및 편의증진, 보행자 공간의 확대, 장애인·노약자의 보행우선구역 지정을 위한 기준을 명확히 설정
- 보행우선구역 지정에 따른 속도저감시설, 횡단시설, 도로점용물 설치기준 등을 설정

○ 기타 고령화에 따른 농어촌 지역 교통복지 제공 방안, RFID(Radio Frequency IDentification) 기술을 응용한 교통약자 보호 방안 등

<표 5-20> 연구개발 연차별 계획

구분	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년
보행우선구역 표준설계 지침 작성	-	-보행우선구역 표준설계 지침 작성	-	-	-
버스정류장 표준모델에 관한 연구 개발사업	- 교통약자를 배려한 버스 정류장 표준 모델 개발	-	-	-	-
특별교통수단 차량개발에 관한 연구개발 사업	- 다양한 형태의 특별교통수단 차량 개발	- 좌동	- 좌동	- 좌동	- 좌동
자가운전에 필요한 운전장치 또는 차량개발	- 고령자, 장애인 등 교통약자 운동특성연구	-장애인차량 구조 변경에 대한 표준 연구	- 교통약자에 적합한 첨단안전 차량기술	- 교통약자 안전운전 지원 시스템 기술	- 좌동

<표 5-21> 연구개발 연차별 사업비

(단위: 억원)

구분	총계	2007	2008	2009	2010	2011
보행우선구역 표준설계	1.0	-	1.0	-	-	-
버스정류장 표준모델에 관한 연구 개발사업	0.8	0.8	-	-	-	-
특별교통수단 이용차량 개발에 관한 연구개발 사업	26.0	2.0	2.0	2.0	10.0	10.0
자가운전에 필요한 운전 장치 또는 차량개발	51.1	1.3	3.0	15.6	15.6	15.6
총계	78.9	4.1	6.0	17.6	25.6	25.6

주) 건설교통기술연구개발사업의 세부과제에 포함되어 있는 사업은 국가교통기술개발계획에 반영하여 추진

6-2. 자가운전 지원 등

- 장애인 운전면허 제한범위의 조정 또는 장애인 운전면허 조건부과 기준개선 등 장애인 운전면허제도 개선
 - 신체장애 정도에 적합한 차량 또는 운전보조장구 개발에 따른 운동 능력측정시험 개선
 - 운동능력측정시험을 면허시험 응시와 운전에 필요한 장치를 판별하기 위한 검사과정으로 변경
 - 장애인, 고령자 등을 위한 운전교육시설 확충과 교육내용의 전문성 보완
 - 장애인·고령자에게 전문적으로 운전교육을 실시할 수 있는 장소·차량을 확대하고 개개인의 특성에 맞추어 운전교육 실시
 - 노약자·장애인·어린이 등 교통약자에 대한 대중교통 이용요금 할인을 지속 시행하되 운영기관 부담분은 합리적인 부담방안을 강구
 - 65세 이상 노인에 대해 도시철도·수도권 전철은 무임, KTX·새마을·무궁화호는 30% 요금 할인
 - 장애인은 무궁화호·통근열차의 경우 50%, 전철의 경우 100%, KTX·새마을호의 경우 장애 1-3등급 50%, 4-6등급 주중 30% 요금 할인
- ※ 장애인복지법 시행령을 개정하여 장애인에 대한 새마을호 철도운임 할인을 지속적으로 시행(복지부, '07년 상반기)

VI. 투자소요비용 산출 및 재원조달방안

1. 투자소요비용 산출

□ 계획기간('07-'11)내 교통약자이동편의증진계획의 목표달성을 위한 투자소요는 약 1조 4,807억원

- 저상버스가 4,733억원(32%)으로 가장 많으며 보도시설 3,811.5억원(25.7%), 도시철도 및 전철역사 2,525.8억원(17.1%)의 순서

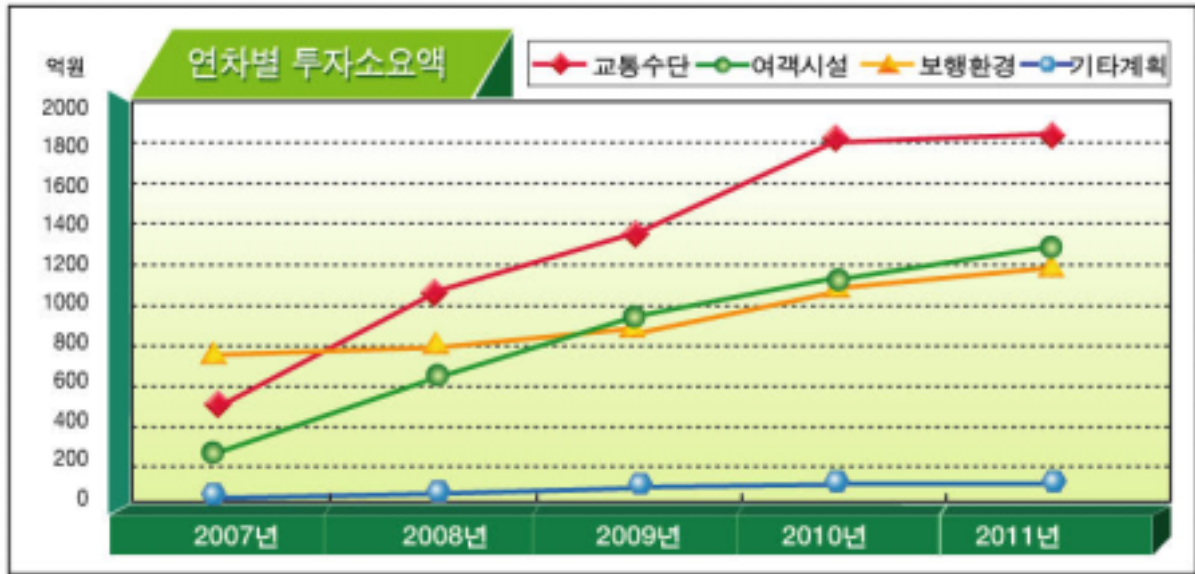
<표 6-1> 연차별 투자소요액

(단위 : 억원)

구분	총계	2007	2008	2009	2010	2011	
교통수단	버스차량	504.2	25.2	50.4	100.9	151.2	176.5
	철도차량	216.8	48.4	61.2	0.0	20.8	86.4
	도시철도 및 전철	33.0	1.7	3.3	6.6	9.9	11.5
	항공기	0.35	0.05	0.1	0.1	0.1	0.0
	여객선	17.8	0.8	1.8	3.6	5.4	6.2
	저상버스	4,733.0	304.0	624.0	1,120.0	1,342.5	1,342.5
	특별교통수단 ¹⁾	1,164.2	168.1	329.6	149.3	295.4	221.9
	소계	6,669.4	548.2	1,070.4	1,380.5	1,825.3	1,845.0
여객시설	여객자동차 터미널	52.7	3.4	5.1	10.2	15.3	18.7
	철도역사	68.0	3.4	6.8	13.6	20.4	23.8
	도시철도·전철역사 ²⁾	2,525.8	272.9	453.6	585.5	594.1	619.7
	여객공항터미널	8.5	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7
	여객선터미널	8.5	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7
	버스정류장	836.0	42.0	84.0	167.0	251.0	292.0
	소계	3,499.5	325.1	552.9	779.7	884.2	957.6
보행환경	보도	3,811.5	545.5	644.5	769.5	894.5	957.5
	기타보행환경	99.7	5.0	10.0	19.9	29.9	34.9
	보행우선구역	625.0	125.0	125.0	125.0	125.0	125.0
	소계	4,536.2	675.5	779.5	914.4	1,049.4	1,117.4
기타계획	연구개발사업	78.9	4.1	6.0	17.6	25.6	25.6
	실태조사	23.4	7.4	4.0	4.0	4.0	4.0
	소계	102.3	11.5	10.0	21.6	29.6	29.6
총계	14,807.3	1,560.3	2,412.8	3,096.2	3,788.4	3,949.6	

1) 이동지원센터 설치비용 포함

2) 수도권 전철 및 일반철도역사의 E/V 및 E/S 물량 일부 포함



□ 계획기간('07-'11)내 목표달성을 위한 이동편의증진계획의 순수투자
소요(타계획 투자사업비 제외)는 약 1조 2,176억원

○ 이동편의시설별로 분류하면,

- 교통수단 6,669.4억원(54.8%), 여객시설 3,499.5억원(28.7%), 보행환경
1,957.7억원(16.1%), 기타계획 49.4억원(0.4%)

○ 저상버스에 대한 투자소요가 4,733억원(38.9%)으로 가장 많고 도시
철도 및 전철역사 2,525.8억원(20.7%), 보도시설 1,233억원(10.1%)과
특별교통수단 1,164.2억원(9.6%)의 순서

※ 다른 계획에 반영된 투자소요액은 2,631.4억원 제외 (국도·지방도 정비 및 지방
도로 갓길 확보 등 보행자 안전사업비 2,578.5억원, 자가운전장치 또는 차량 개발,
보행우선구역 표준설계, 버스정류장 표준모델 개발은 연구개발 사업 52.9억원)

□ 계획의 순수투자소요 약 1조 2,176억원은 국비 4,307.3억원(35.4%), 지방비 7,293.6억원(59.9%), 민간 575.1억원(4.7%)으로 분담됨

○ 전체 소요액 중 지방비의 비중이 59.9%로서 지방자치단체의 재정 부담이 가중될 것으로 예상되어 새로운 재원조달방안의 모색 필요

<표 6-2> 이동편의시설투자의 재원분담(타계획 투자사업비 제외)

(단위: 억원)

구 분		계	2007	2008	2009	2010	2011
교통수단	국비	2,837.9	209.4	400.5	614.6	764.7	848.6
	지방비	3,309.1	312.7	617.6	661.2	903.8	813.7
	민간	522.4	26.0	52.3	104.6	156.7	182.7
	계	6,669.4	548.2	1,070.5	1,380.4	1,825.3	1,845.0
여객시설	국비	1,295.0	96.8	250.2	337.0	303.8	307.2
	지방비	2,151.8	224.9	297.6	432.5	565.1	631.7
	민간	52.7	3.4	5.1	10.2	15.3	18.7
	계	3,499.5	325.1	552.9	779.7	884.2	957.6
보행환경	국비	125.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0
	지방비	1,832.7	166.0	234.0	366.9	499.9	565.9
	민간	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	계	1,957.7	191.0	259.0	391.9	524.9	590.9
기타계획	국비	49.4	9.4	6.0	6.0	14.0	14.0
	지방비	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	민간	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	계	49.4	9.4	6.0	6.0	14.0	14.0
총계	국비	4,307.3	340.6	681.7	982.6	1,107.5	1,194.8
	지방비	7,293.6	703.6	1,149.2	1,460.7	1,968.8	2,011.3
	민간	575.1	29.4	57.4	114.8	172.0	201.4
	계	12,175.9	1,073.7	1,888.3	2,558.1	3,248.4	3,407.5

주) 중앙정부: 저상버스(50%), 특별교통수단(50%), 철도차량(철도공사), 철도역사(철도시설공단), 공항, 여객선터미널, R&D, 보행우선구역 시범사업 설계비(125억원) 등 부담. 지자체: 저상버스(50%), 특별교통수단(50%) 및 이동지원센터, 도시철도, 보행환경개선 등 부담. 민간사업자: 항공기, 여객선, 기존 버스차량 및 여객자동차 터미널의 개선 부담



2. 투자재원조달 방안

가. 중앙정부의 재원조달방안

- 교통약자를 위한 이동편의증진을 위한 투자이므로 사회적 형평성 측면에서 일반회계를 통한 재원조달
 - 원칙적으로 일반회계에서 재원조달을 하되, 만약 일반회계에서 재원조달이 어려울 경우 다른 재원조달방안 고려
- 교통시설특별회계의 대중교통계정에 교통약자 이동편의증진 관련 국고지원 방안 강구
 - 저상버스도입, 보행우선구역 시범사업, 특별교통수단과 도시철도역 엘리베이터 설치를 대중교통계정에서 사업시행주체에 국고지원
- 교통약자를 위한 특별교통수단의 도입·운영은 국무조정실 산하 복권위원회가 관리하는 복권기금에서 재원조달방안 검토
 - 복권기금 중 일부를 재정자립도가 현저히 낮은 지자체에 대하여 특별교통수단의 차량구입과 이동지원센터 운영 지원

※ 복권기금의 용도에 “저소득층·장애인 및 성폭력·가정폭력·성매매피해여성 등 소외계층에 대한 복지사업”에 대한 지원을 규정(복권 및 복권기금법 제23조)

나. 지방자치단체의 투자재원조달방안

- 지방의 이동편의증진사업은 원칙적으로 지방자치단체의 일반회계에서 재원조달
 - 단, 일반회계에서 재원조달이 어려울 경우 지방자치단체의 다른 재원조달방안을 모색

- 지방의 교통약자 이동편의증진사업을 위해 「도시교통 정비촉진법」상 지방도시교통사업특별회계의 재원을 활용

※ 특별회계의 세출항목으로 ①교통시설의 확충 및 운영개선을 위한 사업, ②도시교통관련 조사 및 연구사업, ③교통수단의 서비스개선 및 대중교통업체의 경영개선을 위한 사업, ④도로시설의 개선 및 교통안전시설의 개선에 관한 사업 등이 있기 때문에 지방의 교통약자를 위한 투자사업에 지원이 가능

- 기반시설특별회계를 이동편의시설 투자재원으로 활용

- 기반시설부담금에서 전입되는 기반시설특별회계의 재원을 보행환경 개선을 위한 보도정비 등에 사용

※ 건축물의 건축행위에 부과되는 기반시설부담금의 70%는 해당 지방자치단체의 ‘기반시설특별회계’에 전입되며, 지자체는 조례를 제정하여 회계의 설치 및 운용·관리방식을 정함

다. 민간투자사업(BTL)의 활용

- 「사회기반시설에 대한 민간투자법」 개정시 ‘교통약자를 위한 이동편의시설’이 대상시설에 포함 추진

- 임대형 민간투자사업(BTL: Build-Transfer-Lease)의 사업대상으로 이동편의시설도 포함되도록 법 개정 필요

- 건설교통부가 추후 정하는 BTL 적합성기준에 따라 교통약자를 위한 이동편의시설 투자를 추진

- 이동편의시설의 서비스등급이 낮으나 투자재원이 부족한 경우 BTL 추진 검토

- 특별교통수단을 위한 이동지원센터 설치·운영을 위해 BTL 추진 검토

<참고> 외국의 교통약자를 위한 투자재원조달 사례

- 미국 뉴저지주정부는 카지노사업장에 카지노세(Casino Revenue Tax)를 부과하여, 노인·장애자 특수교통서비스(paratransit)의 재원으로 활용
- 미 연방정부는 특수교통서비스를 위한 차량구입 등을 위해 'Section 5310 Grant Program'을 통해 매칭펀드방식으로 국고지원
- 일본 국토교통성은 교통시설 배리어프리(Barrier-Free)화 설비 정비비 보조금제도를 통해 철도사업자에게 중앙정부 1/3, 지자체 1/3 지원

<참고> 이동편의증진사업의 재원조달을 위한 제도개선

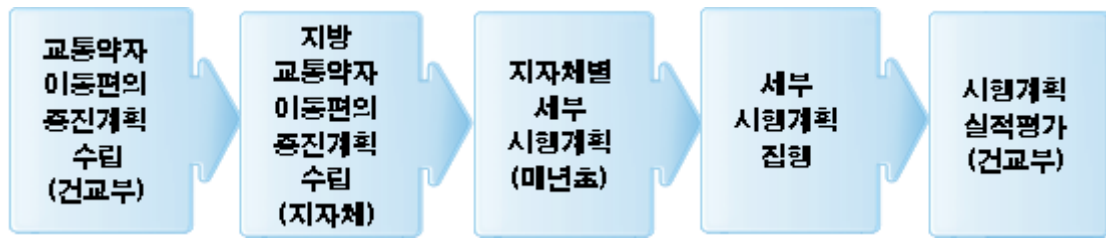
- 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 시행령」에서 교통시설 특별회계의 대중교통계정에서 이동편의시설을 재정지원토록 개정
 - 동법 제2조제3호에서 '대통령령이 정하는 사항'은 「교통약자 이동편의증진법」의 제2조 7호의 '이동편의시설'을 지칭하는 것으로 개정
- 「사회기반시설에 대한 민간투자법」 제2조의 사회기반시설에 '교통약자를 위한 이동편의시설'도 포함되도록 법 개정
 - 또한 교통약자의 이동편의증진법 제2조제2항제7호에서 이동지원센터 등이 이동편의시설로 분명히 규정되도록 법 개정

VII. 계획의 사후관리

1. 이동편의 실태조사를 통한 계획의 실효성 확보

- 지자체별 지방교통약자이동편의증진계획 및 연차별 시행계획에 의한 지역별 여건에 맞는 이동편의정책 추진
 - 지방계획 수립을 위한 요령을 마련하여 지자체 전달
 - 일선 지자체에서는 매년 6월 말일을 기준으로 편의시설의 적정·부적정·미설치 및 인적서비스 제공여부 등의 실태 표본조사
- 이동편의 실태조사를 통하여 매년 말 지자체 또는 공공기관·업체의 교통복지 수준을 평가·공표
 - 장애인·노약자 등 민간전문가 등이 참여하는 조사단을 구성
 - 이동편의시설 설치율, 저상버스·특별교통수단 도입율, 도로 정비 실적, 이용자 만족도 등을 종합적으로 평가한 결과를 공표
 - ※ 필요시 국가교통조사 및 DB구축사업과 연계하여 실태조사 시행
 - 우수지자체 또는 공공기관·업체에는 포상 실시 및 우선적인 재정 지원 등 인센티브 부여하여 교통복지 정책 수행 독려
 - 「대중교통육성법」에 근거한 지자체별 대중교통 시책 평가 시 교통약자를 위한 교통서비스 수준을 포함
 - ※ 대중교통시설 확충사업 등 대중교통개선 사업에 대해 우선적인 국고지원 추진
 - 설치가 되지 않았거나 부적정하게 설치된 시설에 대해서는 시정 명령 등 행정조치

- 이동편의시설설치에 대한 유지·관리 사항을 교통사업자에 의해 보고하게 하고 관련자료 제출을 요구
- 설치기준에 따른 적합성여부와 유지·관리사항을 검사하여 시설 운영 및 관리에 대한 통제



<그림 7-1> 계획의 시행과정

2. 교통약자 정책자문기구의 설치

- 교통약자 정책자문위원회 구성·운영
 - 교통약자 관련 시민단체, 정부기관 등을 포함한 별도의 위원회를 구성해 본 계획의 집행을 관리하고, 중요 사항에 대한 자문
 - 계획의 집행관리, 중요사항의 자문, 지자체 및 중앙기관(공사 포함)의 세부시행계획에 대한 사후평가 및 인센티브 부여 등
 - 위원회를 구성해 계획의 집행을 관리하고, 중요 사항을 심의·자문

<표 7-1> 교통약자 정책자문위원회(안)

구분	구성원	역할
관리기구	정책의 수요자, 시민단체, 교통사업자를 대표하는 위원, 교통약자 전문가	교통약자이동편의증진계획, 지방교통약자이동편의증진계획, 이동편의실태조사 계획수립 등 자문

3. 지속적인 교통약자 이동편의시설 모니터링

- 매년 전수조사 또는 표본조사의 방법을 실시하되, 5년마다 1회는 전수조사의 방법을 통하여 교통약자 이동편의시설 모니터링
 - 통일된 조사양식을 바탕으로 한 실태조사, 만족도 조사 병행 및 데이터베이스화
 - 한국교통연구원의 DB센터를 이용한 데이터베이스 구축 검토
 - 교통사고의 경우 경찰청에서 수집되고 있으나 교통약자의 사고 현황에 대하여는 조사가 안 이루어지고 있으므로 별도의 집계 필요
- 교통약자의 자료에 대한 신뢰성 확보 및 교통사고분석체계 구축
 - 지방자치단체는 지역교통약자의 현황을 파악하여 지방교통약자이동편의증진계획 수립 시 활용
 - 지역별 교통약자 관련기관의 교통약자에 대한 자료를 공유하여 교통약자 현황 파악
 - 지방자치단체는 교통약자 사고에 대한 도로, 주변환경, 인적측면에서 종합적·심층적인 조사·분석을 통해 예방대책 마련
 - 지역별로 도로관리청, 경찰청, 자동차손해보험협회, 도로안전관리공단 및 교통안전공단 등의 협조를 통해 교통사고분석체계 수립

< 부록 > 37개 세부과제별 추진일정

제 1 과제 : 장애물 없는 보행환경 우선 추진			
5대 중점과제	8개 세부과제	추진기간	주 관
1-1 주요 보행로 점검 및 정비 추진	○ 보행불편 실태조사단 구성	'07~'11	· 지자체
	○ 단차제거, 불법주차 등 보행장애 물 정비	'07~'11	· 지자체, 경찰청
1-2 주요 간선도로 정비 및 보행환경 개선	○ 국도, 지방도 보행안전 추진	'07~'11	· 건교부(도로환경팀) · 행자부 · 해당 지자체
	○ 특별시도, 시도 보행환경 개선	'07~'08	· 건교부 (도시교통팀) · 행자부 · 해당 지자체
1-3 음향신호기 설치	○ 음향신호기 3,020대 설치	'07~'11	· 경찰청 · 지자체
1-4 보행우선구역 시범사업	○ 보행우선구역 시범지 지정	'07~'11	· 건교부 (도시교통팀) · 해당 지자체
	○ 보행우선구역 표준설계안 마련	'07~'08	· 건교부(도시교통팀)
1-5 장애물 없는 생활환경 인증제도 시행	○ 인증기관 지정 및 인증 시행	'07~'11	· 건교부 (도시교통팀) · 복지부

제 2 과제 : 지역별 주요 이동편의 거점(Hub)을 육성			
3대 중점과제	5개 세부과제	추진일정	주 관
2-1 교통약자 실태조사 및 데이터베이스	○ 교통약자 유형별 거주·이동실태 조사	'07~'11	· 지자체
	○ 이동패턴 등 데이터베이스 구축	'07~'11	· 지자체
2-2 효율적인 수송체계구축	○ 주요 거점에 허브구축	'07~'11	· 지자체
	○ 허브 구축·운영 지침 마련	'07~'08	· 건교부 (도시교통팀)
2-3 허브 이용 홍보 및 이용매뉴얼 마련	○ 홍보 및 이용방안 매뉴얼 마련	'07~'08	· 건교부 (도시교통팀)

제 3 과제 : 이용객이 많은 대중교통 이동편의 제고			
3대 중점과제	10개 세부과제	추진일정	주 관
3-1 대중교통수단 확보 및 이용촉진	○ 저상버스 보급 (전국 시내버스의 31.5%)	'07~'11	· 건교부(도시교통팀) · 지자체
	○ 한국형 저상버스 표준모델 개발	'07~'08	· 건교부 (도시교통팀) · 철도기술연구원
	○ 버스정류장 이동편의시설 개선	'07~'11	· 지자체
	○ 버스정류장 표준시설기준 개발	'07~'08	· 건교부(도시교통팀)
	○ 버스차량 개선	'07~'11	· 여객운수사업자

교통약자이동편의증진계획

3-2 지하철·철도 엘리베이터/에스컬레이터 확충	○ 도시철도 기존역사에 엘리베이터/에스컬레이터 확충(174대)	'07~'11	· 건교부 (도시철도팀) · 철도운영기관
	○ 일반철도 내 엘리베이터/에스컬레이터 확충(35개 역사)	'07~'11	· 건교부(철도산업팀) · 철도운영기관
	○ 철도차량 및 역사 내 이동편의시설 개선·확충	'07~'11	· 철도시설공단 · 철도운영기관
3-3 항공·해상 이동편의 증진	○ 항공기·여객선 등의 이동편의시설 개선	'07~'11	· 항공사업자, 여객선사업자
	○ 공항 및 여객선터미널의 이동편의시설 개선·확충	'07~'11	· 공항운영기관 · 여객선터미널 운영기관

제 4 과제 : 맞춤형 교통서비스 제공 확대

3대 중점과제	8개 세부과제	추진일정	주 관
4-1 특별교통수단 확충	○ 특별교통수단 보급	'07~'11	· 건교부(도시교통팀) · 지자체
	○ 특별교통수단 이용차량 개발에 관한 연구개발	'07~'11	· 건교부(자동차팀)
	○ 이동지원센터 설치 및 콜시스템망 구축	'07~'11	· 지자체
4-2 맞춤형 교통정보 제공	○ 교통약자 정보 실태조사	'07~'11	· 건교부(도시교통팀)
	○ 교통약자를 위한 다양한 교통정보 수집 및 제공방안 마련	'08~'09	· 건교부(도시교통팀, 교통정보기획팀)
	○ TAGO와 연계한 정보제공시스템 마련	'08~'09	· 건교부(도시교통팀, 교통정보기획팀)
4-3 도우미서비스 강화	○ 철도역에서의 도우미서비스(90개소)	'07~'11	· 철도운영기관
	○ 전국공항의 도우미서비스	'07~'11	· 공항운영기관 · 여객선터미널 운영기관
	○ 여객선터미널 도우미서비스(12개소)		

제 5 과제 : 교통약자 사회적 관심 제고

2대 중점과제	4개 세부과제	추진일정	주 관
5-1 교통약자 정책홍보 강화	○ VNR 등 각종 대책 홍보로 관심 제고	'07~'11	· 건교부(도시교통팀)
	○ 사례발표 및 장애체험행사	'07	· 건교부(도시교통팀)
5-2 교통약자 교육 강화	○ 교통사업자·건축사 대상 교육 시행	'07~'11	· 건교부(도시교통팀) 건축기획팀
	○ 교통약자 관련 전문가 육성	'07~'11	· 건교부(도시교통팀)

제 6 과제 : 이동편의향상을 위한 연구개발사업의 추진 등

2대 중점과제	2개 세부과제	추진일정	주 관
6-1 R&D 추진	○ 이동편의 개선 R&D	'07~'11	· 건교부(도시교통팀)
6-2 기타 자가운전 지원 등	○ 자가운전지원 등	'07~'11	· 경찰청 · 건교부(도시철도팀, 철도운영팀)