제4차 교통약자 이동편의 증진계획

(2022~2026)

- 모든 사람이 차별없이 편리하게 이동할 수 있는 환경조성 -

2022. 9.

국토교통부

목 차

Ⅰ. 계획의 개요 ····· 1

Ⅱ. 사회적 환경변화 분석 ····· 3

Ⅲ. 교통약자 현황 및 이동실태 ····· 6

Ⅳ. 교통약자 이동편의 현황 및 분석 ·· 10

Ⅴ. 제4차 교통약자 이동편의
증진계획 기본방향 ····· 27

Ⅵ. 세부 정책과제 ····· 32

Ⅶ. 투자소요비용(안) 산출 ····· 57

Ⅷ. 과제별 추진주체 및 일정(안) ····· 60

Ⅰ. 계획의 개요

□ 법적 근거

○ 「교통약자의 이동편의 증진법(교통약자법)」 제6조

- 국토교통부장관은 교통약자의 이동편의 증진을 위한 **5년 단위**의 **계획**(이하 "교통약자 이동편의 증진계획"이라 한다)을 **수립**하여야 함

□ 계획의 수립 배경 및 목적

○ '25년 **초고령사회*** **진입, 이동권에 대한 장애인 차별금지** 등 사회 환경 변화를 감안한 교통약자 이동편의 증진 중장기 계획 마련

* 65세 이상 인구가 전체 인구의 20%이상 경우('21년 장래인구추계, 통계청)

○ 장애인·고령자·임산부 등 **교통약자를 위한 이동편의 증진**정책의 **기본방향 및 목표**를 제시하는 **5년 단위 법정계획**

- 교통수단, 여객시설, 보행환경 개선을 통한 교통약자 이동권 확보

- 정책추진 및 투자지원을 중·장기적으로 일관성 있게 유지하도록 정책의 목표, 방향 및 과제를 제시하고 투자 규모 산정

* UN장애인권리협약 중 장애인 이동권 관련 사항 이행

○ 지방자치단체가 수립해야 하는 **지방 교통약자 이동편의 증진계획 수립**의 **방향**과 **지침**을 제시하고 투자 근거 및 기준 마련

□ 계획의 범위

○ 공간적 범위 : 전국의 특별시·광역시·시·군(광역시 안에 소재하는 군 제외)을 포함하는 **161개 지방자치단체**

○ 시간적 범위 : **2022 ~ 2026년**

○ 내용적 범위 : 「**교통약자법**」 **제6조제2항**에 의한 사항

① 정책 기본방향 및 목표, ② 이동편의시설 설치·관리 실태, ③ 보행환경 실태, ④ 이동편의시설 개선·확충, ⑤ 저상버스·휠체어 탑승설비 장착 버스 도입, ⑥ 보행환경 개선, ⑦ 특별교통수단 도입, ⑧ 교통약자 이동권 확대, ⑨ 증진계획 추진 재원(財源) 조달 방안, ⑩ 국내 교통약자 현황 및 이동 실태, ⑪ 교통약자의 이동편의 증진을 위한 연구·개발

□ 계획의 추진 경위

○ 「교통약자의 이동편의 증진법」**제정** ('05.1.27)

○ 「교통약자의 이동편의 증진법」**시행령 및 시행규칙 제정** ('06.1.27)

○ 「제1차 교통약자 이동편의 증진계획('07~'11)」 수립

* 연구기관 : 한국교통연구원

○ 「제2차 교통약자 이동편의 증진계획('12~'16)」 수립

* 연구기관 : 한국교통연구원

○ 「제3차 교통약자이동편의 증진계획('17~'21)」 및 변경계획 수립

* 연구기관 : 한국교통연구원

○ 「**제4차 교통약자이동편의 증진계획('22~'26)**」수립 연구 용역

* 연구기관 : (주관) 한국교통안전공단, (공동) 인천국제공항공사, 선박해양플랜트연구소, 동해엔지니어링, (위탁) 한국철도공사, 동의대학교

- 교통약자 이동편의 증진을 위한 정책자문단 구성 및 운영('21.4~)

- 각 분야(도로교통, 철도교통, 항공교통, 해양교통)별 교통약자 당사자 그룹, 교통수단 제작사, 교통사업자 등의 주기적 의견수렴

- 관계기관 의견조회 회의('21.7, '21.11, '22.5)

○ **국가교통위원회 심의**('22.9)

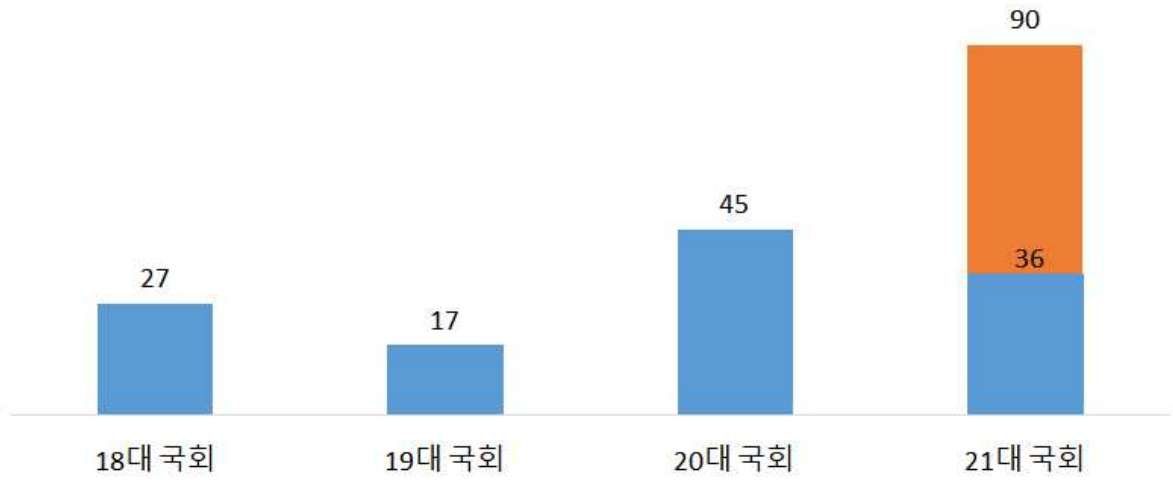
Ⅱ. 사회적 환경변화 분석

□ (국민의 관심) 교통복지에 대한 사회적 관심도 증가

○ 국회의 **「교통약자법」 개정안** 지속 증가추세(국민의 관심도 대변)

* (18대) 27건 → (19대) 17건 → (20대) 45건 → **(21대) 36건** ('21.12.31. 기준)

- 현재 추세를 유지할 경우, 21대 국회임기 종료('24.5)까지 20대 국회 임기기간의 2배인 약 90건의 **「교통약자법」** 개정안 발의 예상



□ (여객시설 전반) '장애물 없는 생활환경(BF) 인증' 의무화

○ 국가·지자체·공공기관 등이 **여객시설***을 설치할 경우, **'장애물 없는 생활환경(BF) 인증' 의무화**(교통약자법 제17조의2 개정, '22.10월 시행)

* 여객자동차터미널, 도시철도 및 광역철도역사, 철도역사, 환승시설, 공항, 무역항 및 연안항

□ (저상버스) 노선버스 대·폐차 시 저상버스 도입 의무화

○ **「교통약자법」 제14조의 개정**('22.1)으로 노선버스 대폐차 시 저상버스로 의무도입 예정('23.1 시행)

- 대폐차시 저상버스 의무 도입 대상 노선버스 유형은 시행령에서 규정

□ (보행환경) 신규 보행환경 관련 국가계획 수립 예정

○ 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 개정으로 '제1차 국가 보행안전 및 편의증진 기본계획('22~'26)'수립 예정

- '교통약자 보행 편의증진에 관한 사항' 포함

□ (철도역사) 철도역사의 안전 및 이용편의 수준평가 시행

○ 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제34조 개정으로 '철도역사의 안전 및 이용편의 수준평가'를 통해 철도역사(고속, 일반, 도시·광역철도)의 **이동편의성 점검** 및 **관련 시설 개선명령** 등의 필요 조치 시행가능 ('20년~)

- 안전성, 여객안전시설, **이동편의성**, 쾌적성 등 항목에 대하여 평가

□ (여객선) 연안여객선 교통약자 이동편의시설 설치 지원 사업 시행

○ 교통약자 이동편의시설 **기준적합 설치율**이 **낮은 여객선**에 대한 교통약자 이동권 보장을 위해 **연안여객선**을 **대상**으로 이동편의시설 설치 지원 **사업 진행 중**(해수부, '20.2~)



□ **(관련 계획) 관련 국가계획에 '교통약자 이동편의증진' 관련 내용 반영**

○ **(제2차 국가기간교통망계획)** 계획('21~'40) **비전** 중 하나로 **'이동의 자유'**를 제시하고, **'차별없는 이동권 보장'**을 목표로 설정

○ **(제5차 장애인정책종합계획) 계획**('18~'22) 중점과제로 **'장애인 이동권 보장 강화'** 제시

○ **(제2차 국가도로망종합계획)** 계획('21~'30) **주요정책 과제**로 **'사람 중심 포용적 교통서비스 제공'**을 제시

- **교통약자** 등이 **안전하게 이용할 수 있는 도로환경**을 제공하고, 수도권 **고속도로**(시외·광역버스)와 인근 **지하철·시내버스**와 **환승체계** 마련 추진

○ **(제4차 국가철도망 구축계획)** 계획('21~'30)에서 **'국민생활과 나란히, 누구나 누리는 철도'**라는 비전을 가지고 **'안전하고 편리한 이용환경 조성'**을 7대 **추진방향** 중 하나로 설정

- **무장애**(Barrier Free) **역사시설 설치** 및 철도역 중심의 타 교통수단 연계를 통한 **환승편의 제고** 추진

○ **(제3차 항공정책기본계획)** 계획('20~'24)의 **목표**로 교통약자 이동편의 관련 '**스마트·체감형 및 보편적·무단절 항공서비스 구현**' 반영

- 생체인식·AI 기반 **스마트공항 고도화**, **소비자 중심 서비스** 개선, **교통약자 barrier-free** 서비스 실현 등 추진

○ **(제2차 연안여객선 현대화계획)** 계획('21~'25)에서 '**수요자 중심의 서비스 질 개선**'을 위해 여객선내 **교통약자 이동편의시설 확보** 추진

- 또한, **예매·정보시스템**(가보고 싶은 섬) **고도화**를 통해 이용자 중심의 편리성 강화를 통한 국민들의 **여객선 접근성 증대** 추진

Ⅲ. 교통약자 현황 및 이동실태

□ 교통약자 인구 현황 및 전망

○ 우리나라 교통약자의 수는 고령화가 심화됨에 따라 지속 증가하고 있으며, **2021년 말 기준 전체 인구의 약 30%가 교통약자**

< 전국 지역별 교통약자 인구 및 비율 현황(2021년말 기준)>

지역	총 인구[1] (천명)	교통약자 인구(천명)							
		소계		장애인[6]		고령자[2]	영유아 동반자[3]	어린이[4]	임산부[5]
		(천명)	(%)	(천명)	중복제외[7]				
전국	51,639	15,509	30.0	2,645	1,238	8,851	1,943	3,216	261
서울특별시	9,509	2,621	27.6	392	180	1,597	308	491	46
부산광역시	3,350	1,075	32.1	176	80	682	112	187	14
대구광역시	2,385	719	30.1	127	60	417	85	145	11
인천광역시	2,948	823	27.9	149	74	435	113	186	15
광주광역시	1,442	415	28.8	70	36	213	58	100	8
대전광역시	1,452	414	28.5	72	37	221	55	93	7
울산광역시	1,122	311	27.7	51	26	153	47	79	6
세종특별자치시	372	110	29.7	13	6	37	25	38	4
경기도	13,565	3,749	27.6	579	292	1,881	573	927	76
강원도	1,538	525	34.1	102	45	333	53	86	7
충청북도	1,597	517	32.4	98	47	302	61	100	8
충청남도	2,119	715	33.7	135	60	420	84	140	11
전라북도	1,787	630	35.2	132	56	398	59	110	8
전라남도	1,833	682	37.2	140	57	445	64	108	8
경상북도	2,627	929	35.4	183	76	596	92	152	12
경상남도	3,314	1,061	32.0	190	89	608	125	223	16
제주특별자치도	677	212	31.3	37	18	111	29	50	4

주1) 행정안전부「주민등록인구현황」

주2) 행정안전부「주민등록인구현황」의 만 65세 이상의 인구현황
(고령자 정의 : 만 65세 이상의 노인,「노인복지법」제1조2 제5호)

주3) 행정안전부「주민등록인구현황」의 만 0-5세 인구현황
(영유아 정의: 만 6세미만의 취학 전 아동,「영유아보육법」제2조 1항)으로 대체

주4) 행정안전부「주민등록인구현황」의 만 6-12세 인구현황
(어린이 정의: 만 13세미만인 사람,「도로교통법」제2조 23항)

주5) 통계청 출생·사망통계의 출생아수로 대체(2021년 잠정통계)

주6) 보건복지부「장애인 등록 현황」

주7) 보건복지부「장애인 등록 현황」중 0~12세과 65세 이상의 수를 제외한 수

○ 제4차 증진계획 기간 중 **우리나라 총 인구**는 **감소**할 것으로 예상되나 **교통약자**의 인구는 **지속 증가**할 것으로 전망

- '22년 전체 인구의 약 30.0%인 교통약자 비율은 '26년까지 1,682만 명으로 연평균 약 2.0% 증가 전망

- 특히, **고령자**가 연평균 5.6%로 **가파르게 증가**할 것으로 전망되며, **어린이** 및 **영유아동반자**는 **감소**할 것으로 예상됨

- **장애인** 인구는 큰 변화는 없으나 **다소 증가**할 것으로 전망

< 제4차 증진계획 기간의 전국 교통약자 추계인구>

구분	총 인구[1] (천명)	교통약자 인구(천명)							
		소계		장애인[6]		고령자[2]	영유아 동반자[3]	어린이[4]	임산부[5]
		(천명)	(%)	(천명)	중복제외[7]				
2022년	51,622	15,511	30.0	2,660	1,245	9,012	1,867	3,141	246
2023년	51,550	15,777	30.6	2,674	1,252	9,492	1,720	3,080	233
2024년	51,492	16,040	31.2	2,689	1,259	10,000	1,601	2,946	234
2025년	51,439	16,401	31.9	2,704	1,266	10,577	1,515	2,795	248
2026년	51,388	16,818	32.7	2,719	1,273	11,188	1,473	2,623	261
증가율	**-0.1%**	**2.0%**	-	**0.5%**	**0.6%**	**5.6%**	**-5.8%**	**-4.4%**	**1.5%**

주1) 통계청「장래인구추계」
주2) 통계청「장래인구추계」중 만 65세 인구
주3) 통계청「장래인구추계」중 만 6세미만 인구로 대체
주4) 통계청「장래인구추계」중 만 6-12세 인구
주5) 통계청「장래인구추계」출생아수로 대체
주6) 보건복지부「장애인현황」과거 10년(2012~2021년) 자료를 활용 등차급수법으로 예측
주7) 2021년 장애인과 타 교통약자 유형이 중복제외 비율(46.8%) 고정 적용

□ 교통약자 이동실태('21년)

○ **지역 내 이동**의 경우, **교통약자** 및 **비교통약자 모두 버스**를 **이용**하는 **비율**이 **가장 높은 것**으로 나타남

- 교통약자 유형별로는 고령자(58.2%) 및 임산부(60.7%) 대부분은 버스를 이용하나, 시각(34.6%)·지체장애인(38.9%)의 이용비율은 저조

< 지역 내 이동(동일 지역(市·道)) 시 주로 이용하는 교통수단 >

(단위 : %)

구 분	버스	지하철	걸어서/휠체어	자가용	장애인 택시	특별교통수단	무료셔틀버스	택시	기타
전체	53.7	14.7	13.4	8.3	3.1	2.1	2.5	2.0	0.2
일반인	58.7	15.8	11.6	11.2	0.1	0.3	1.8	0.2	0.3
교통약자	51.6	14.2	14.2	7.0	4.4	2.9	2.8	2.7	0.1
지체장애인	38.9	15.4	12.3	7.0	8.1	11.9	0.9	5.5	0.0
시각장애인	34.6	7.2	13.5	4.3	20.2	2.4	5.3	12.5	0.0
청각장애인	50.8	14.1	18.6	5.1	6.2	0.6	1.7	2.8	0.0
장애인	40.4	13.1	13.9	6.0	10.7	7.1	2.1	6.7	0.0
임산부	60.7	13.3	8.6	12.9	0.0	0.0	4.5	0.0	0.0
고령자	58.2	15.8	17.3	5.1	0.4	0.1	2.6	0.1	0.4

* 특별교통수단 일반인 탑승 수치는 장애인 동승자



○ **지역 간 이동**의 경우, 교통약자 및 비교통약자 모두 **승용차**를 **이용**하는 **비율**이 **가장 높으며**, 고속·시외버스 순으로 조사됨

- 교통약자와 비교통약자 간 고속·시외버스 비율은 큰 차이가 없는 것으로 나타났으나, 세부유형별로 차이가 큰 것으로 나타남

- 세부유형별로 살펴보면 고령자 24.7%, 장애인 10.7%, 임산부 7.4%로 장애인과 임산부의 고속·시외버스의 이용이 저조한 것으로 나타남

< 지역 간 이동(타 지역(市·道)) 시 주로 이용하는 교통수단 >

(단위 : %)

구 분	승용차	고속/시외버스	기차	장애인 택시	비행기	특별교통수단	택시	여객선	기타
전체	65.7	16.5	9.3	2.4	1.6	1.5	0.8	0.3	1.9
일반인	64.7	18.9	10.7	0.3	2.2	0.0	0.7	0.5	2.1
교통약자	66.2	15.5	8.7	3.3	1.4	2.1	0.8	0.2	1.8
지체장애인	59.8	10.6	8.7	5.7	0.7	8.7	0.5	0.0	5.2
시각장애인	67.7	7.1	5.6	14.1	1.0	2.0	1.5	0.0	1.0
청각장애인	65.5	14.9	9.2	6.9	0.6	0.6	1.1	0.0	1.1
장애인	63.0	10.7	8.1	8.1	0.8	5.3	0.9	0.0	3.3
임산부	87.9	7.4	3.2	0.0	0.7	0.0	0.0	0.2	0.5
고령자	57.9	24.7	12.3	0.1	2.4	0.0	1.2	0.4	1.0

* 특별교통수단 일반인 탑승 수치는 장애인 동승자



Ⅳ. 교통약자 이동편의 현황 및 분석

1. 지난 증진계획의 주요 성과

○ **(제1차)** 저상버스, 특별교통수단 등 **교통약자를 위한 교통수단**이 **본격적으로 도입**

- **한국형 저상버스를 개발**('08년)하여 본격적인 저상버스 도입
- **각 지역별** 특별교통수단의 운영을 위한 **이동지원센터 구축**

○ **(제2차)** 교통약자를 위한 **여객시설** 및 **보도**의 **이동편의시설 확충**을 위하여 **지역별 목표치 할당**으로 **지자체 책임감 부여**

- 지역별 수준을 고려하여 **특별·광역시**와 **도지역**을 **구분**하여 **이동편의시설 설치 목표치**를 **설정**하여 **이동편의시설 설치 개선** 도모

○ **(제3차) 특별교통수단 도입 확대, 새로운 교통수단**(중형저상, 2층저상, 휠체어 탑승가능 버스)의 **도입** 등 교통수단 확충 및 서비스 강화

- **다양한 형태**의 **저상버스**(중형저상버스, 2층저상버스, 휠체어 탑승가능 고속·시외버스)의 **개발** 및 **운영**
- **특별교통수단 도입 확대**를 위해 **법정대수 상향**

* (기존) 1급·2급 장애인 200명당 1대 → (변경) 보행상 중증 장애인 150명당 1대

- 대중교통의 **승무원**(저상버스 등, 철도, 항공, 여객선) 대상 **교통약자 서비스 교육 의무화** 및 **인적서비스**(탑승보조서비스) **제공방법 구체화**

제1차 계획('07~'11)	제2차 계획('12~'16)	제3차 계획('17~'21)
• 교통약자를 위한 교통수단 본격 보급 - 저상버스, 특별교통수단	• 교통수단 및 여객시설, 보도의 이동편의시설 확충 - 지역 수준고려 시설 개선	• 중형저상버스, 2층저상버스, 휠체어 탑승가능 버스 등 新교통수단 도입

2. 제3차 증진계획 추진실적 분석

가. 총괄

1. 이동편의시설 기준적합 설치율

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

- (**교통수단**) **버스, 도시철도·철도 차량**은 **목표**를 **달성**하였나, **항공기**와 **여객선**은 목표에 **미달**하였음

- (**여객시설**) 여객선 터미널을 제외한 모든 여객시설이 목표에 미달

<이동편의시설 기준적합 설치율(전국) 현황>

(단위 : %)

대상시설		목표(전국)	실적('21년)	달성률
교통수단	일반버스	82.0%	88.0%	107.3%
	저상버스	90.0%	95.8%	106.4%
	도시철도	90.0%	96.0%	106.7%
	철도	90.0%	98.9%	109.9%
	항공기	90.0%	73.7%	81.9%
	여객선	39.0%	37.8%	96.9%
	교통수단 평균	**80.2%**	**81.7%**	**101.9%**
여객시설	여객자동차터미널	73.0%	64.0%	87.7%
	도시철도역사	90.0%	89.9%	99.9%
	철도역사	90.0%	82.5%	91.7%
	공항터미널	90.0%	86.8%	96.4%
	여객선터미널	79.0%	82.2%	104.1%
	버스정류장	57.0%	45.4%	79.6%
	여객시설 평균	**79.8%**	**75.1%**	**94.2%**
도로(보행환경)		**81.0%**	**77.6%**	**95.8%**
전체평균		**80.1%**	**78.4%**	**97.8%**

2. 저상버스 및 특별교통수단 보급율

○ 시내버스의 **저상버스 보급률**은 **30.6%**로 **목표 미달**

○ **특별교통수단 보급률은 86.0%**로 **목표** 대비 102.4% **달성**

<저상버스 및 특별교통수단 도입현황>

(단위 : %)

구분		도입률 목표	실적(`21년)	달성률	비고
저상버스	**전국**	**42.0%**	**30.6%**	**72.9%**	**목표미달성**
	서울	65.0%	59.7%	91.8%	목표미달성
	광역시	45.5%	29.1%	64.0%	목표미달성
	도지역	32.0%	19.8%	61.9%	목표미달성
특별교통수단		**84.0%**	**86.0%**	**102.4%**	**목표달성**

3. 이동편의시설 이용자 만족도

○ 이동편의 시설의 **이용자 만족도**는 **평균 70.2점**으로 **목표 달성**

<이동편의시설 이용자 만족도 현황>

구분			목표	실적(`21년)	달성률
교통수단	버스	일반버스	70점	73.5점	105.0%
		저상버스	70점		
	도시철도		80점	79.5점	99.4%
	철도		80점	80.2점	100.3%
	고속/시외버스		-	72.7점	-
	항공기		80점	76.7점	95.9%
	여객선		70점	71.3점	101.9%
여객시설	여객자동차 터미널		70점	71.4점	102.0%
	버스정류장		80점	70.9점	88.6%
	철도역사		80점	78.9점	98.6%
	도시철도 및 광역전철역사		80점	79.3점	99.1%
	공항		80점	76.7점	95.9%
	여객선터미널		80점	68.7점	85.9%
도로(보행환경)			**70점**	**68.2점**	**97.4%**
전체평균			**70점**	**70.2점**	**100.3%**

나. 분야별 추진성과 분석

1. 이동편의시설 기준적합 설치율

① 버스분야 이동편의시설 기준적합 설치율

□ 교통수단(버스차량)

○ 일반버스 88%, 저상버스 95.8%으로 **목표 달성**

<버스 교통수단 기준적합 설치율 현황>

수단 및 시설	지역	`21년 목표 (3차 계획)	'21년	목표달성 여부
일반버스	특별·광역시	85%	90.9%	목표달성
	도지역	79%	86.1%	목표달성
	전국	**82%**	**88.0%**	목표달성
저상버스	특별·광역시	**90% 이상**	97.3%	목표달성
	도지역		93.4%	목표달성
	전국		**95.8%**	목표달성

- 수직손잡이, 승강구 등 **차량 출고부터 설치된 시설**의 기준적합 설치율은 95% 이상의 **높은 수준**으로 나타났으나,

- 교통약자용 좌석(일반 74.7%, 저상 88.6%)과 같이 **교통사업자가 직접 설치·관리**하여야 하는 시설의 **기준적합 설치율 저조**

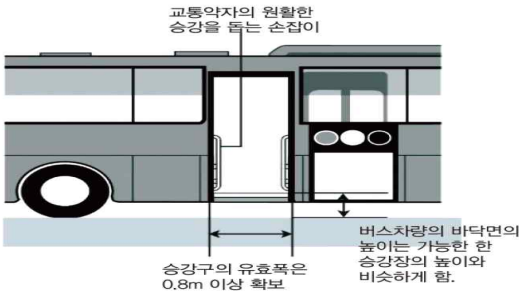
<버스차량 이동편의시설 세부 기준적합 설치율>

(단위 : %)

구분	일반버스			저상버스		
	기준적합	기준미적합	미설치	기준적합	기준미적합	미설치
평균	**88.0**	**7.7**	**4.3**	**95.8**	**3.3**	**0.9**
자동안내시설	82.3	16.6	1.0	90.1	9.9	-
전자문자안내판	79.9	5.9	14.2	92.3	3.6	4.0
목적지표시	97.2	2.8	-	100.0	-	-
휠체어승강설비	해당없음			100.0	-	-
승강구	96.0	3.9	0.1	98.9	1.1	-
교통약자용 좌석	**74.7**	**16.1**	**9.2**	**88.6**	**11.4**	**-**
수직손잡이	97.9	1.1	1.0	100.0	-	-
장애인접근가능표시	해당없음			96.7	0.3	2.9



<교통약자용 좌석(노란색) 예>



<승강구 유효폭 등 예>

□ 여객시설(버스정류장, 여객자동차터미널)

○ 버스정류장 45.4%, 여객자동차터미널 64.0%으로 **목표 미달성**

<버스 여객시설 기준적합 설치율 현황>

(단위 : %, %p)

수단 및 시설	지역	`21년 목표 (3차 계획)	'21년	목표달성 여부
버스정류장	특별·광역시	64	57.1	목표미달성
	도지역	51	34.9	목표미달성
	전국	**57**	**45.4**	목표미달성
여객자동차터미널	특별·광역시	74	69.2	목표미달성
	도지역	72	62.5	목표미달성
	전국	**73**	**64.0**	목표미달성

- **도지역**이 **특별·광역시 대비** 상대적으로 **낮음**. 특히, **버스정류장**의 경우 **특별·광역시**와 **도지역** 기준적합 설치율이 **22.2%p 차이 발생**

<지역 규모별 여객시설(버스) 이동편의시설 기준적합 설치율>

(단위 : %, %p)

구분	전국	특별·광역시(A)	도지역(B)	차이(A-B) (%p)
버스정류장	**45.4**	57.1	34.9	**22.2**
여객자동차터미널	**64.0**	69.2	62.5	**6.7**

- **버스정류장**은 지자체 자체 재원으로 설치·관리가 이루어지는 반면, 여객자동차터미널은 **국비 지원 사업**으로 인해 지역별 편차가 적음

* 여객자동차터미널 BF인증 사업으로 도지역 16개소 인증 획득('15~'21년)

② 철도·도시(광역)철도분야 이동편의시설 기준적합 설치율

□ 교통수단(철도 및 도시(광역)철도 차량)

○ **철도차량 98.9%, 도시(광역)철도차량** 96.0% 으로 **목표 달성**

<철도·도시(광역)철도차량 이동편의시설 기준적합 설치율 현황>

수단 및 시설	지역	`21년 목표 (3차 계획)	'21년	목표달성 여부
철도차량	**전국**	**90% 이상**	**98.9%**	**목표달성**
도시철도 및 광역철도 차량	특별·광역시	**90% 이상**	96.0%	목표달성
	도지역		93.1%	목표달성
	전국		**96.0%**	**목표달성**

- (철도차량) 철도차량의 **이동편의시설 기준적합 설치율**은 **98.9%로 매우 높은 수준**. 노후 차량의 교체 시 100% 달성 기대

<철도차량(유형별) 이동편의시설 기준적합 설치율>

(단위 : %)

구분	KTX	SRT	ITX-새마을	ITX-청춘	누리로	새마을	무궁화
평균	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	96.0

- (도시·광역철도차량) **이동편의시설 기준적합 설치율**은 **96.0%**로 높은 수준. **신규 차량**이 많은 **9개 도지역**의 '**목적지표시**'의 **기준적합 설치율 저조**(67.0%)하나, 이는 **최근 신설된 역사**에는 승강장에 **스크린도어**가 **모두 설치***되어 있어 **차량의 목적지표시**를 임의로 **설치하지 않았기 때문**

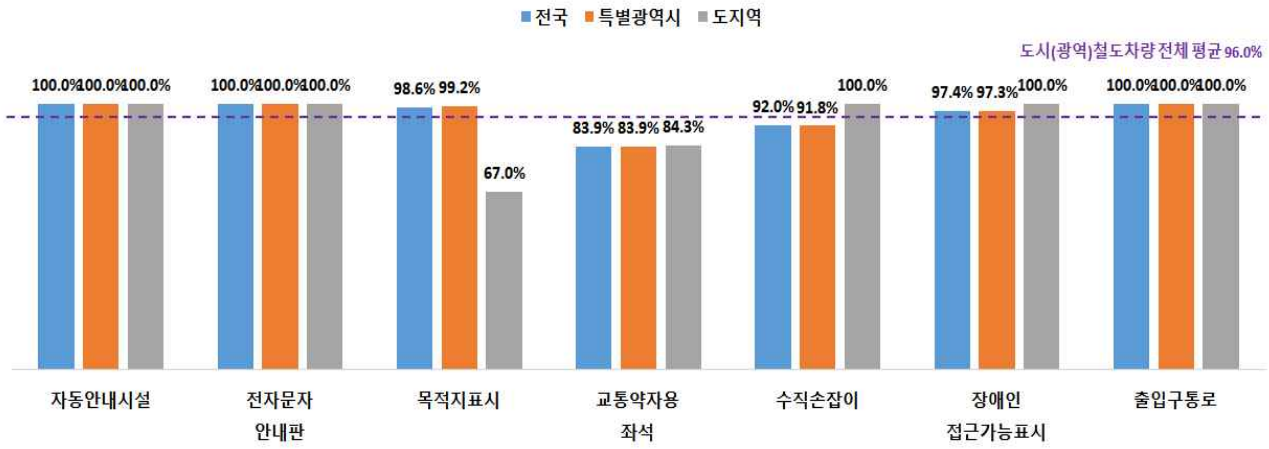
* 도시(광역)철도 역사 내 스크린도어에서 목적지를 표시 중



<스크린도어의 목적지표시>



<도시(광역)철도차량의 목적지표시>



<지역규모별 도시(광역)철도차량 세부기준별 적합설치율>

□ 여객시설(철도 및 도시·광역철도 역사)

○ 철도역사, 도시·광역철도역사 모두 목표 미달성

<철도·도시(광역)철도역사 이동편의시설 기준적합 설치율 현황>

수단 및 시설	지역	`21년 목표 (3차 계획)	'21년	목표달성 여부
철도역사	특별·광역시	90% 이상	88.4%	목표미달성
	도지역	90% 이상	81.2%	목표미달성
	전국	**90% 이상**	**82.5%**	**목표미달성**
도시철도 및 광역철도 역사	특별·광역시	90% 이상	90.9%	목표달성
	도지역		87.6%	목표미달성
	전국		**89.9%**	**목표미달성**

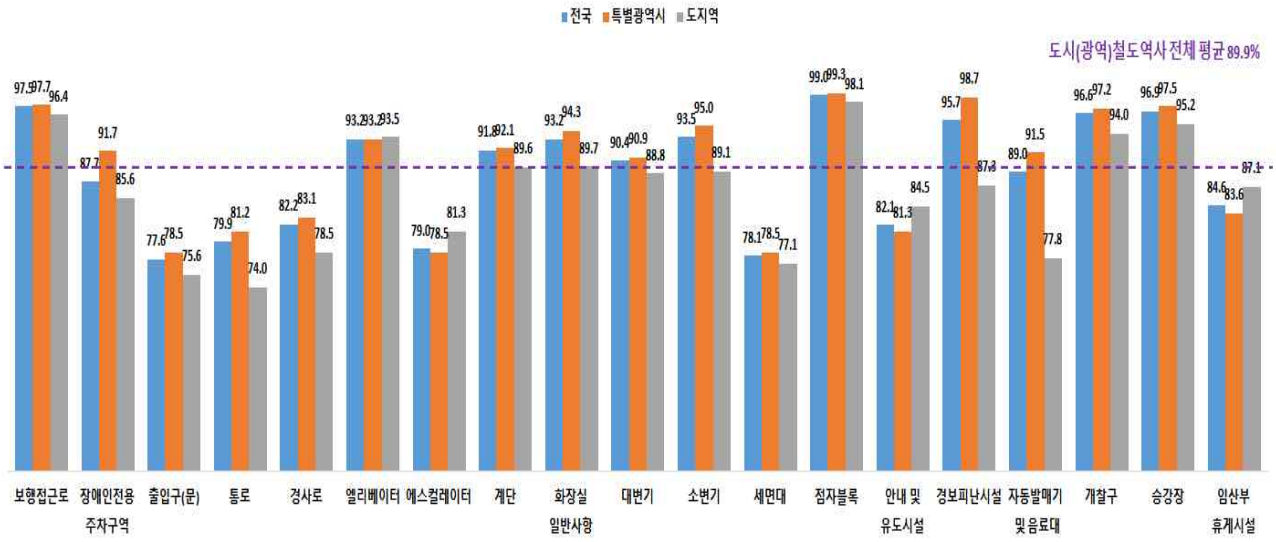
- (철도 역사) 소규모 역사가 많은 도지역의 기준적합 설치율이 낮으며, 특히 도지역 위생시설(화장실)의 이동편의시설 기준적합 설치율 저조

<지역규모별 철도역사 이동편의시설 세부 기준적합 설치율>

(단위 : %)

구분	전국	특별·광역시	도지역
철도역사 평균	**82.5**	**88.4**	**81.2**
매개(외부)시설 (보행접근로, 장애인주차구역)	87.5	93.2	86.3
내부시설 (통로, 경사로, E/V, E/S, 계단 등)	82.0	83.9	81.1
위생시설 (화장실)	79.9	90.6	**76.9**
안내시설 (점자블록, 점자안내도 등)	79.1	88.5	77.5
기타시설 (매표소, 자동발매기, 임산부휴게시설 등)	84.2	85.9	84.1

- (도시(광역)철도 역사) 도지역이 특별·광역시 대비 낮으며, 특히 자동발매기 등의 기준적합 설치율 저조



<지역별 도시(광역)철도역사 세부기준별 적합설치율>

주) 전국 도시(광역)철도역사는 발권업무를 무인으로 운영 중 (매표소 無)



<자동발매기 하부공간 확보사례>



<자동발매기 하부공간 미확보사례>

③ 항공분야 이동편의시설 기준적합 설치율

□ 교통수단(항공기)

○ **항공기**의 이동편의시설 기준적합 설치율은 73.7%로 **목표 미달성**

<항공기 이동편의시설 기준적합 설치율 현황>

구분	`21년 목표(3차 계획)	'21년	목표달성 여부
항공기	90.0%이상 유지	**73.7%**	목표미달성

- 항공기의 **이동편의시설 기준적합 설치율 주요 하락원인**은 **영상안내기기 및 장애인 접근가능 그림표지의 미설치**

- **'영상안내기기'**는 **저비용항공사의 증가**로 교통약자 대상 **이동편의시설 설치 수준**(영상설비 설치율 등) **하락요인**으로 작용

* 기준적합 설치율 : (대형항공사) 평균 80.8%, (저비용항공사) 평균 54.3%
저비용항공사 대부분 영상기기가 설치되지 않은 항공기 사용 중

- **항공기는 타 교통수단과 달리** 기체를 **육안으로 확인 후, 탑승가능 여부**를 **판단하는 것이 아니며** 승무원이 **직접 탑승구를 안내**하고 있어 **'장애인 접근가능 그림표시*'** 미설치多

* (장애인 접근가능 그림표시) 휠체어 탑승가능 수단표시, 출입구 위치표시 등 목적






<저상버스, 철도차량, 도시철도차량의 장애인 접근가능 그림표시 예>

<항공기 관리주체별 이동편의시설 세부 기준적합 설치율 현황>

(단위: %)

구분		대한항공	아시아나항공	제주항공	티웨이항공	진에어	에어부산	에어로케이	하이에어	플라이강원	에어서울
평균		**81.7**	**79.9**	**66.7**	**55.6**	**66.7**	**63.2**	**55.6**	**27.8**	**44.4**	**54.4**
안내시설	**평균**	95.1	100.0	50.0	50.0	50.0	72.9	50.0	50.0	50.0	80.0
	음성안내	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	영상안내	90.3	100.0	-	-	-	**45.8**	-	-	-	-
내부시설	**평균**	100.0	89.7	100.0	66.7	100.0	66.7	66.7	33.3	33.3	33.3
	휠체어비치	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	-	100.0	100.0
	휠체어사용자 전용좌석	100.0	100.0	100.0	-	100.0	-	100.0	100.0	-	-
	휠체어보관함	100.0	69.1	100.0	100.0	100.0	100.0	-	-	-	-
기타시설	**평균**	50.0	50.0	50.0	50.0	50.0	50.0	50.0	-	50.0	50.0
	그림표지	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	항공기통로	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	-	100.0	100.0

□ 여객시설(공항여객터미널)

○ 공항여객터미널의 이동편의시설 기준적합 설치율은 86.8%로 **목표 미달성**

<공항여객터미널 이동편의시설 기준적합 설치율 현황>

구분	지역	`21년 목표(3차 계획)	'21년	목표달성 여부
공항여객터미널	광역도시	90.0%	86.0%	목표미달성
	9개도		88.2%	목표미달성
	전국		**86.8%**	**목표미달성**

- **매표소**(34.5%), **안내 및 유도시설**(52.8%) 등이 **특히 낮은 수준**

- 최근 **공항여객터미널**에서는 **무인 자동발매기 설치가 증가**하고 있으나, 교통약자를 위한 **점자표기, 하부 휠체어 공간** 등 마련 **부족**

- 항공부문은 타 분야 대비 다양한 인적서비스가 이루어지고 있으나, 이에 대한 평가체계 미흡

<지역규모별 공항여객터미널 이동편의시설 세부 기준적합 설치율 현황>

(단위: %)

구분		전국	특별·광역시	도지역
공항여객터미널 평균		**86.8**	**86.0**	**88.2**
매개(외부)시설 (보행접근로, 장애인주차구역)		**95.6**	**94.4**	**97.0**
내부시설 (통로, 경사로, E/V, E/S, 계단 등)		**92.4**	**91.5**	**91.5**
위생시설 (화장실)		**91.1**	**91.4**	**90.2**
안내시설	점자블록	100.0	100.0	100.0
	안내 및 유도시설	**52.8**	**50.0**	**55.6**
	경보피난시설	100.0	100.0	100.0
	평균	**84.3**	**83.3**	**85.2**
기타시설	**매표소**	**34.5**	**32.3**	**44.2**
	자동발매기 및 음료대	**57.5**	**55.0**	**67.5**
	승강장	**66.7**	**66.7**	-
	보안검사장 및 여객탑승교	98.9	100.0	97.2
	임산부휴게시설	95.7	93.8	100.0
	평균	**70.6**	**69.5**	**77.2**

④ 해양분야 이동편의시설 기준적합 설치율

□ 교통수단(여객선)

○ **여객선**의 이동편의시설 기준적합 설치율은 **37.8%**로 제3차 교통약자 이동편의 증진계획 **목표**에 **미달. 타 교통수단***에 비해 매우 낮은 수준

* (타 교통수단) 95.8%(저상버스), 96.0%(도시철도), 98.9%(철도), 73.7%(항공기)

<여객선 이동편의시설 기준적합 설치율 현황>

수단 및 시설	지역	`21년 목표 (3차 계획)	'21년	목표달성 여부
여객선	광역도시	39.0%	37.8%	목표미달성
	9개도		38.4%	목표미달성
	전국		**37.8%**	목표미달성

- **장애인 접근가능표시**(12.3%), **휠체어보관함** 및 **교통약자용 좌석**(23.7%), **자동안내시설**(27.1%)의 이동편의시설 기준적합 설치율이 **특히 저조**

<여객선 이동편의시설 세부 기준적합 설치율 현황>

(단위: %)

구분	기준적합	기준미적합	미설치
여객선 평균	**37.8**	**22.6**	**39.5**
자동안내시설	**27.1**	40.4	32.5
전자문자안내판	33.3	38.7	28.0
목적지표시	45.3	40.3	14.4
휠체어승강설비	58.0	35.5	6.5
휠체어보관함 및 교통약자용좌석	**23.7**	8.0	68.3
장애인 전용화장실	47.0	13.8	39.3
장애인 접근가능표시	**12.3**	-	87.7
출입구통로	55.9	4.4	39.6

- 여객선은 도입 시, 외국의 중고선박을 수입하는 경우가 많고 「**교통약자법**」 **제정 이전** 도입된 **여객선**(38.9%, 선령 15년 초과)**이 많아** 이동편의시설 **기준적합 설치율이 상대적으로 저조**

<연안여객선 선령 현황>

구 분	합 계	5년 이하	5년 초과~10년 이하	10년 초과~15년 이하	15년 초과~20년 이하	20년 초과~25년 이하	25년 초과
'19년	162	57	26	16	32	23	8
비율	100.0%	35.2%	16.0%	9.9%	19.8%	14.2%	4.9%

자료) 해양수산부, 제2차 연안여객선 현대화계획(2021~2025)

- 여객선은 **여객·화물 겸용선**(차도선, 카페리 등)이 대부분(71.6%)으로 **이동편의시설 설치에 제한적**으로, 선종 특성에 따른 이동편의시설 설치기준 정비 필요

<선종별 선박 현황>

구분	계	일반여객선				여객·화물 겸용선	
		일반선	고속선	쾌속선	초쾌속선	차도선	카페리
척수	162	17	1	11	17	105	11
비율	100.0%	10.5%	0.6%	6.8%	10.5%	64.8%	6.8%



일반선



차도선



카페리

< 선종별 선박 형태 >



<화장실 단차발생 및 활동공간 부족>



<출입구에 장애인 접근가능표시 미설치>

<여객선 이동편의시설 기준 부적합 사례>

□ 여객시설(여객선터미널)

○ **여객선터미널**(82.2%)은 **여객시설 중 유일하게 목표**(79%) **달성**

- 그러나, **공항, 철도분야 대비 낮은 수준**으로 지속 개선 필요

<여객선터미널 이동편의시설 기준적합 설치율 현황>

수단 및 시설	지역	`21년 목표 (3차 계획)	'21년	목표달성 여부
여객선 터미널	광역도시	79.0%	88.3%	목표달성
	9개도		80.6%	목표달성
	전국		**82.2%**	목표달성

○ **연안항**(73.6%)의 **기준적합 설치율**이 **무역항**(84.4%) **보다 낮음**

- 특히, 연안항의 **장애인화장실의 소변기**(56.3%p), **임산부휴게시설**(45.6%p)에서 **큰 차이** 존재

- **연안항**은 여객수송 외에 **선박대피, 화물처리 등 업무수행** 역할을 수행하고 있으며, **이동편의시설 설치대상** 여객시설로 **최근에 포함*** 되어 이동편의시설의 설치가 미흡

* 「교통약자법」 제2조 개정(2020.12.22.)으로 연안항 포함

<무역항/연안항 이동편의시설 기준적합 설치율 세부현황>

(단위: %)

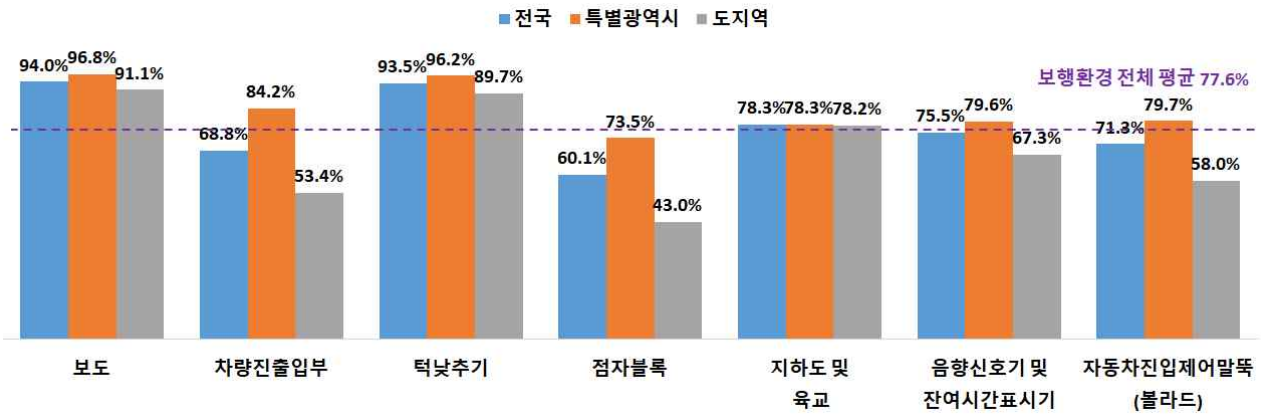
구분	전체	무역항 (A)	연안항 (B)	차이(%p) (A-B)
여객선터미널 평균	**82.2**	**84.4**	**73.6**	**10.8**
매개(외부)시설(보행접근로, 장애인주차구역)	93.5	95.8	77.1	18.7
장애인전용주차구역	89.9	92.2	**64.3**	**27.9**
내부시설(통로, 경사로, E/V, E/S, 계단 등)	83.8	84.7	78.6	6.1
계단	88.5	90.9	**66.7**	**24.2**
위생시설(화장실)	83.7	87.6	67.5	20.1
소변기	82.5	93.8	**37.5**	**56.3**
안내시설(점자블록, 점자안내 등)	74.5	77.5	67.2	10.3
기타시설(매표소, 자동발매기, 임산부휴게시설 등)	75.2	76.6	77.3	-0.7
임산부휴게시설	85.5	93.1	**47.5**	**45.6**

⑤ 도로(보행환경)분야 이동편의시설 기준적합 설치율

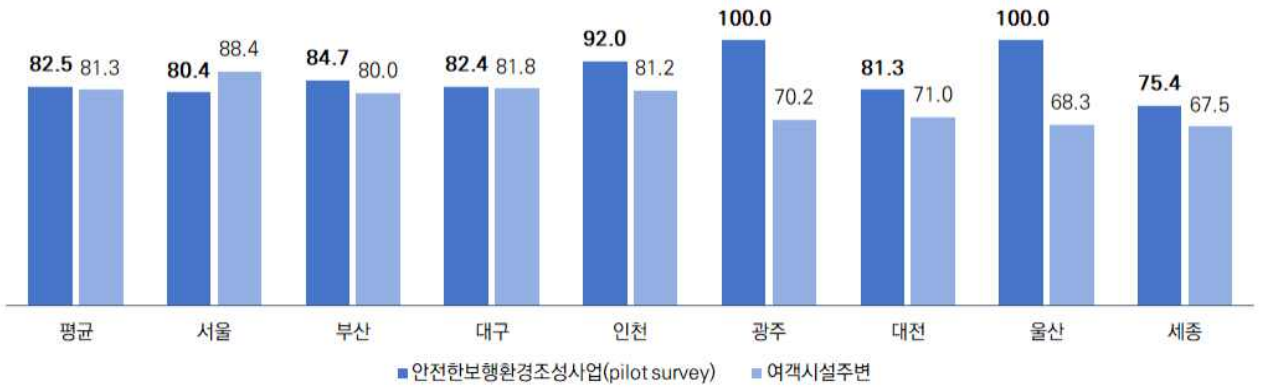
○ **도로**(보행환경)의 이동편의시설 기준적합 설치율은 77.6%로 **제3차 증진계획의 목표**(81.0%)에 **미달**

○ 점자블록이 특히 낮으며, 특별·광역시와 도지역의 차이가 큰 것으로 나타남. **도로**(보행환경) 관리는 **지자체에서 직접 수행**하는 사업으로 **지자체의 관심과 책임 필요***

* 국비 지원(안전한 보행환경 조성사업)을 통해 정비가 이루어진 도로의 이동편의시설 기준적합 설치율이 그 외 도로보다 높음



<지역별 보행환경 이동편의시설 세부기준별 적합설치율>



< '안전한 보행환경 조성사업(행안부)'을 통해 개선된 도로와 여객시설 도로의 이동편의시설 기준적합 설치율 비교(`19년 실태조사) >

2. 저상버스 및 특별교통수단 보급현황

□ 저상버스 보급현황

○ ‘21년 **시내버스 저상버스 보급률은 30.6%** 수준으로 **제3차 증진계획**의 **목표**(42.0%) **미달성**

- **기존에 도입**된 **저상버스**의 차량연한 만료로 **폐차가 급증**하고, 운영비 부담 등으로 **저상버스가 일반버스로 대차**되는 등 저상버스 보급확대의 **제약요인 발생**

- **대폐차시 저상버스로 우선 도입**될 수 있는 방안 마련

* 「교통약자법」 제14조 개정('22.1.18.) 완료(대폐차시 저상버스 의무도입)

<시내버스 저상버스 보급 현황>

(단위: 대)

구분		2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
실적	시내버스(A)	34,473	34,637	35,965	35,445	35,335
	저상버스(B)	7,556	8,033	9,016	9,840	10,828
	폐차(Ba)	202	233	636	734	461
	대차 및 신규(Bb)	744	710	1,619	1,558	1,378
	보급률(A/B, %)	**21.9**	**23.2**	**25.1**	**27.8**	**30.6**
계획	저상버스 대수	6,647	8,663	10,681	12,926	15,178
	도입률(%)	**19**	**25**	**30**	**36**	**42**

- ‘21년 기준 시내버스(30.6%)와 비교하여 **마을버스**(3.9%) **및 농어촌버스**(1.4%)**의 저상버스 도입비율**은 **매우 낮은 실정**

* 시내버스 대비 중형버스의 비율이 높고, 도로여건 등이 열악하여 마을버스 및 농어촌버스의 저상버스 도입이 낮은 것으로 판단

<마을·농어촌버스 저상버스 보급 현황 >

(단위: 대)

구분		2018년	2019년	2020년	2021년
마을버스	전체 버스대수	4,121	4,201	5,086	5,592
	저상버스 대수	28	44	102	217
	도입률(%)	**0.7**	**1.0**	**2.0**	**3.9**
농어촌버스	전체 버스대수	2,016	1,994	2,052	2,067
	저상버스 대수	1	4	8	28
	도입률(%)	**0.0**	**0.2**	**0.4**	**1.4**

□ 특별교통수단 보급현황

○ ‘21년 기준 **특별교통수단의 보급률**은 86.0%로 **제3차 증진계획 목표인 84% 달성**

- 지역별 차이가 존재하여 일부 지역(충북, 부산 등)은 목표에 미달하였으나, **경기도·경남**은 **특별교통수단 운영대수 기준 초과 달성**

<전국 특별교통수단 보급 현황>

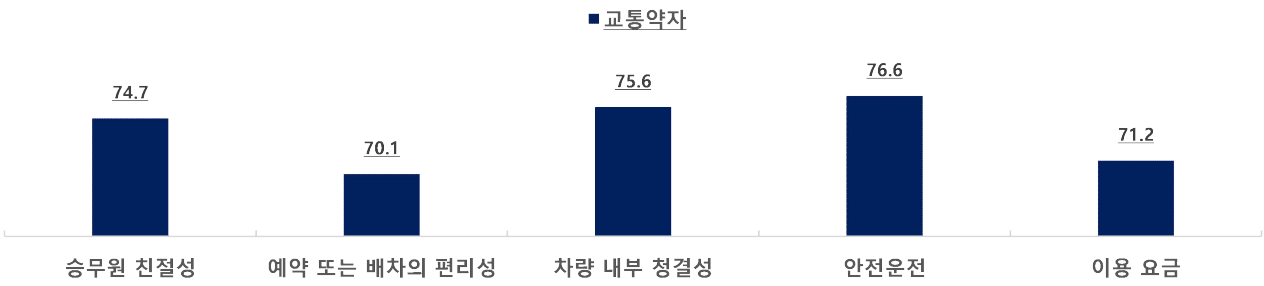
(단위: 대)

구분	3차계획 목표(%)	법정대수	운행대수	보급률(%)
전국	**84.0**	**4,738**	**4,074**	**86.0**
서울특별시		725	622	85.8
부산광역시		319	206	**64.6**
대구광역시		216	163	**75.5**
인천광역시		254	169	**66.5**
광주광역시		128	116	90.6
대전광역시		134	96	**71.6**
울산광역시		90	76	84.4
세종특별자치시		22	21	95.5
경기도		1,027	1,157	112.7
강원도		195	149	**76.4**
충청북도		180	116	**64.4**
충청남도		236	163	**69.1**
전라북도		236	192	**81.4**
전라남도		247	179	**72.5**
경상북도		317	214	**67.5**
경상남도		344	369	107.3
제주특별자치도		68	66	97.1

○ 지속적으로 특별교통수단을 보급하고 있음에도 불구하고 특별교통수단에 이용자 만족도 조사결과, **‘예약 또는 배차의 편의성’**의 만족도가 상대적으로 **가장 낮은 것**으로 나타남

- **휠체어를 이용하지 않는 교통약자**들과 휠체어 이용 교통약자가 함께 **특별교통수단*을 이용함**으로써 **운영 효율성 저해**

* (특별교통수단) 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동을 지원하기 위하여 휠체어 탑승설비가 장착된 차량



(Base : 지난 1주일 동안 특별교통수단을 이용한 경험이 있는 응답자, n=91, 단위 : 100점 환산 점수)

<특별교통수단 이용자 만족도>

다. 종합

□ 제3차 증진계획 성과평가 및 개선 필요 사항

○ (**교통수단**) 버스, 철도차량 등은 제조사에서 일괄 제작되므로 **교통수단**에 설치되는 **이동편의시설 기준 적합률**은 **양호**함

- 다만, **저상버스** 보급률이 계획 대비 저조하므로 저상버스 도입지원 **예산 확대**, 도**입 의무화** 등으로 **보급률**을 **제고**할 **필요**

- **특별교통수단**의 경우 차량보급은 계획대로 진행되고 있으나, **이용 서비스**에 대한 **만족도**가 낮아 이를 **개선**할 **필요**

○ (**여객시설**) **여객자동차터미널**, **버스정류장**은 철도역사, 공항에 비해 **이동편의시설 기준설치 적합률**이 **저조**함

- 여객자동차터미널, 버스정류장은 대부분 지방자체단체가 교통행정기관으로 지자체에서 개선 의무가 있음. **교통행정기관**의 **책임**을 **강화**하고 **시설 개선 현황**을 **관리**할 **필요**

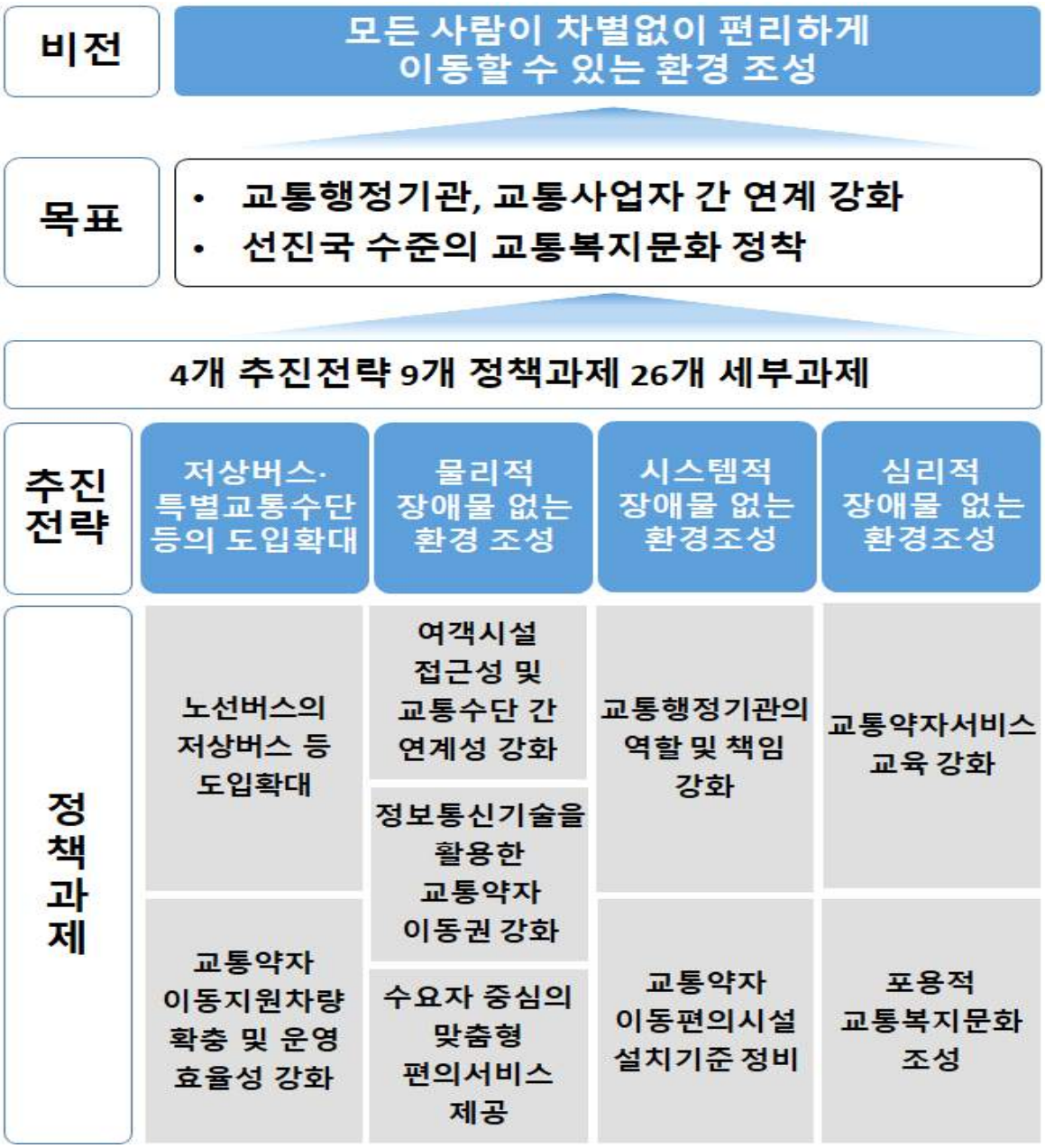
○ (**보행환경**) 보도, 점자블록, 자하도 및 육교 등 보행환경을 관리하는 지방자치단체의 관심과 책임이 필요

Ⅴ. 제4차 교통약자 이동편의 증진계획 기본방향

1. 비전 및 목표

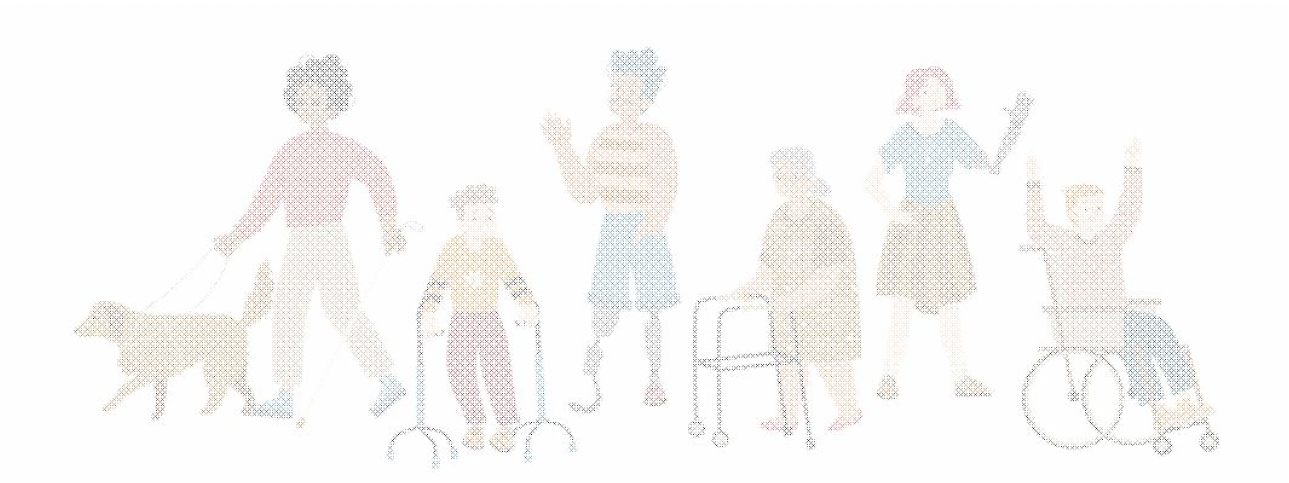
□ 주변 사람의 시선을 의식하지 않고 교통수단을 차별 없이 이용하고, 편리하게 이동할 수 있는 환경 조성을 위해 **'모든 사람이 차별 없이 편리하게 이동할 수 있는 환경 조성'**을 **비전으로 설정**

□ 제4차 교통약자 이동편의 증진계획의 비전과 목표를 달성하기 위하여 **4개 추진전략, 9개 정책과제, 26개 세부과제** 추진



추진전략	정책과제	세부 정책과제
Ⅰ. 저상버스·특별교통수단 등의 도입확대	1-1 노선버스의 저상버스 등 도입확대	1-1-1 저상버스 도입 의무화
		1-1-2 휠체어 탑승이 가능한 고속·시외버스 도입 확대
		1-1-3 자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스의 개발 및 운영
	1-2 교통약자 이동지원차량 확충 및 운영 효율성 강화	1-2-1 특별교통수단 도입 및 운영지원 확대
		1-2-2 지역 이동지원센터의 지역·수단 간 정보연계 서비스
		1-2-3 특별교통수단 운영 효율화 및 특별교통수단 외 차량(대체수단) 확대
		1-2-4 특별교통수단 차량 종류의 다양화
		1-2-5 교통소외지역 고령자 의료·교통 복지지원 서비스 확대
Ⅱ. 물리적 장애물 없는 환경 조성	2-1 여객시설 접근성 및 교통수단 간 연계성 강화	2-1-1 교통약자의 저상버스 이용 활성화를 위한 시설개선
		2-1-2 육상-해상 교통수단간 연계 및 환승체계 마련
		2-1-3 실태조사 결과를 활용한 이동편의시설 개선
		2-1-4 여객선 기준적합 설치율 개선사업
	2-2 정보통신기술 기반 교통약자 이동권 강화	2-2-1 교통이용정보 공유를 위한 정보시스템 구축
		2-2-2 여객시설별 교통약자 접근성수준 제공
		2-2-3 휠체어 이용자 이용가능 선박안내 기능 제공
	2-3 수요자 중심의 맞춤형 편의 서비스 제공	2-3-1 교통약자 참여형 이동편의 수준평가
		2-3-2 데이터기반 교통약자 이동취약점 관리체계 구축
		2-3-3 교통약자를 위한 스마트 서비스 환경 조성
		2-3-4 교통약자의 이용편의를 위한 저상버스 최적 배차 유도

추진전략	정책과제	세부 정책과제
Ⅲ. 시스템적 장애물 없는 환경 조성	3-1 교통행정기관의 역할 및 책임 강화	3-1-1 교통복지 유관기관 거버넌스 구성 및 평가 3-1-2 교통약자 이동편의 증진계획 실행력 제고
	3-2 교통약자 이동편의시설 설치기준 정비	3-2-1 이동편의시설 종류 확대 및 기준 정비 3-2-2 장애물 없는 생활환경 인증기준 정비
Ⅳ. 심리적 장애물 없는 환경 조성	4-1 교통약자서비스 교육 강화	4-1-1 교통약자 서비스교육 관리 강화
	4-2 포용적 교통복지 문화 조성	4-2-1 대국민 교통약자 인식개선을 위한 홍보 강화 4-2-2 교통복지협의체를 통한 교통약자 배려문화 조성



2. 2026년 우리나라 교통복지 미래상

교통수단 도입률



저상버스



특별교통수단

운행수단	21년	26년
시내버스	30.6%	62%
농어촌버스	1.4%	42%
마을버스	3.9%	49%
좌석버스	0%	차량개발(~'25년) 시범운영('26년~)
도입률	86.0%	100%
통합서비스	지역별 다른 서비스	▪ 24 시간 운영 ▪ ·시도 간 운영 ▪ 통합예약서비스

기준적합 설치율







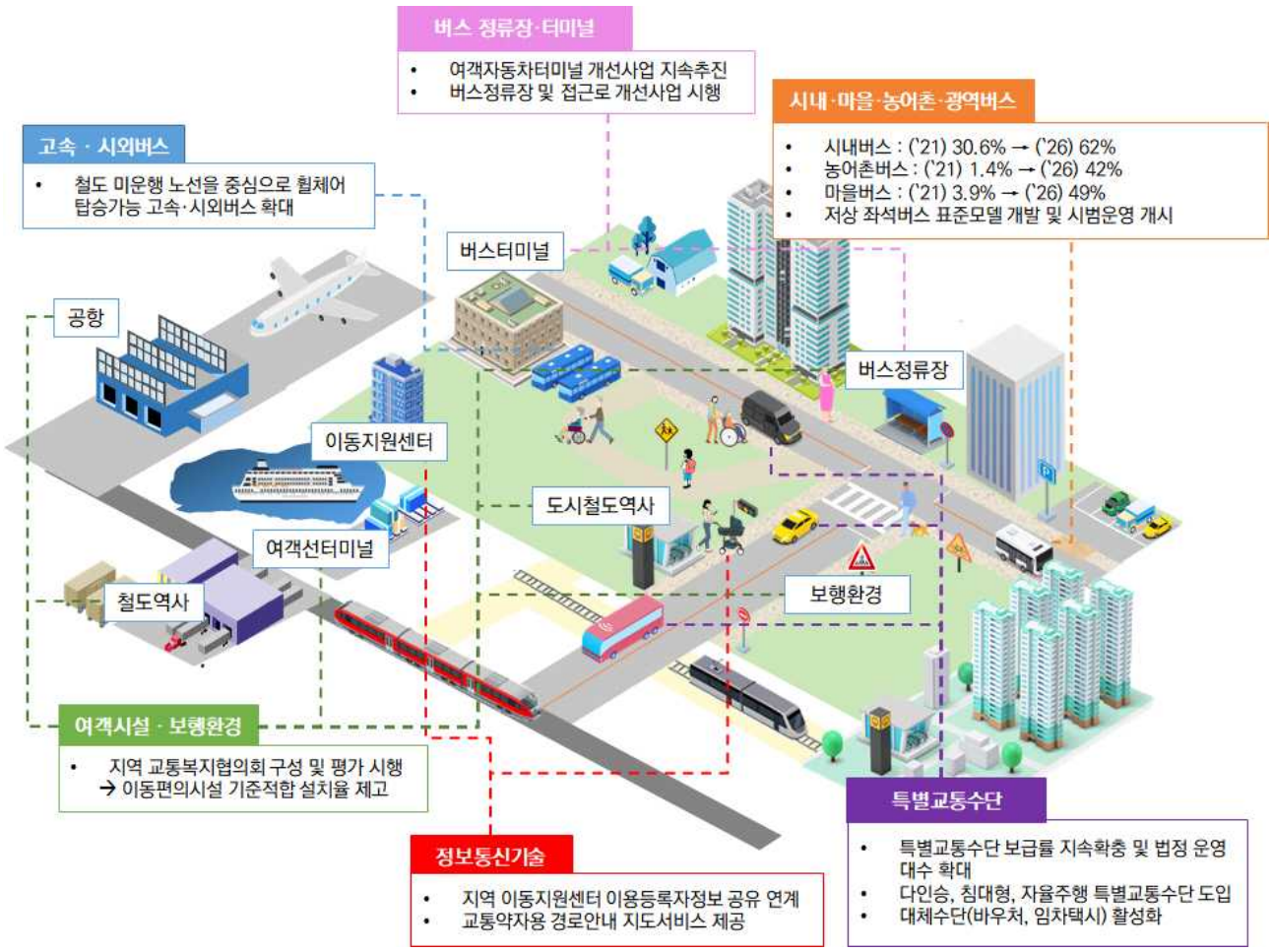






운행수단	21년	26년
시내버스	88.0%	96%
버스 정류장	45.4%	66%
버스 터미널	65.0%	73%
보행환경	77.6%	83%
도시철도(차량)	96%	98%
도시철도(역사)	89%	93%
철도(차량)	98.9%	99%
철도(역사)	82.5%	90%
여객선	37.8%	52%
항만	82.2%	92%
항공기	73.7%	90%
공항	86.8%	92%

구분	2026년	주요내용
휠체어 이용자도 이용 가능한 버스 확대	• **노선버스의 저상버스 도입 의무 지속 이행**	• 노선버스 중 지정하는 운행형태에 대하여 대폐차시 저상버스로 도입 의무 이행('23.1~)
	• **휠체어 탑승가능 고속·시외버스 확충**	• 고속·시외버스 노선 중 철도 미운영노선을 중심으로 휠체어 탑승가능 버스 도입확대
	• **저상 광역버스 도입**	• 휠체어 이용자가 이용 가능한 광역버스 개발
특별교통수단 개선	• **다양한 형태의 특별교통수단**	• 다인승 / 침대형 휠체어 특별교통수단 도입 • 휠체어 탑승가능한 자율주행차량 실증
	• **지역 이동지원센터 연계**	• 휠체어이용자는 전국 이동지원센터 어디서나 한번만 등록하면 전국 특별교통수단 이용가능
이동편의시설 설치율 제고	• **교통수단, 여객시설로 접근하기 편리한 환경조성**	• 버스정류장의 접근 보행환경, 버스정류장의 시설 개선
	• **이동편의시설 설치율 제고**	• 각 교통행정기관에 부여되는 책임 및 역할을 강화하여 이동편의시설 개선 독려
교통약자 유형별 길찾기서비스	• **실태조사DB의 민간 연계를 통한 길찾기 서비스 제공**	• 교통약자용 길찾기 서비스 제공



Ⅵ. 세부 정책과제

1 저상버스 · 특별교통수단 등의 도입확대

제4차 교통약자 이동편의 증진계획(2022~2026) 주요목표

- ㅇ (저상버스 도입률) 시내버스 62%, 농어촌버스 42%, 마을버스 49%
- ㅇ (특별교통수단 도입률) 법정 운영대수의 100% 확대

1 노선버스의 저상버스 등 도입 확대

저상버스 및 휠체어 탑승 가능한 고속·시외버스 등의 도입 확대를 통한 교통약자의 이동편의 강화

□ 저상버스 도입 의무화 도로

ㅇ **(필요성)** 제3차 교통약자 이동편의 증진계획('17~'21)에서 시내버스 저상버스 보급률 목표는 42.0%이나, '21년 기준 보급률은 30.6% 수준

- 기존 도입된 저상버스의 내구연한이 제3차 계획기간('17~'21년)에 본격적으로 만료가 시작되어 저상버스의 자연감소분(폐차) 증가

- 마을 및 농어촌버스의 저상버스 도입률 매우 저조

* ('21년 마을·농어촌버스 저상버스 도입률) 마을버스 3.9%, 농어촌버스 1.4%

ㅇ **(주요내용)** 대상 노선버스*에 대하여 자동차 연한 만료 등으로 대폐차하는 경우 저상버스로 의무 도입(「교통약자법」 개정 '22.1.18)

* 교통약자법 하위법령 개정 예정('23.1월 시행)
도로구조 등으로 저상버스 도입이 곤란한 노선은 교통행정기관 승인을 통해 제외
(저상버스 예외 노선 검토 시, 교통약자 당사자 단체의 의견을 청취하도록 함)

- '26년까지 시내버스 저상버스 도입률 62% 달성 목표

* (지역별 목표) (서울) 90%, (광역시) 61%, (도지역) 41%

- 농어촌 및 마을버스 저상버스 도입률은 각각 42%, 49% 달성

○ **(추진계획)**

- 노선버스의 대폐차시 저상버스 도입 의무화 관련 법령 정비 ('22년)

- 대상 노선버스의 대폐차 시 저상버스 도입 의무 시행 ('23년~)

□ 휠체어 탑승이 가능한 고속 · 시외버스 도입 확대 도로

○ **(필요성)** 장애인 장거리 이동지원을 위해 휠체어 탑승가능버스 모델을 개발('17.4~'19.9)하여 4개 고속도로 노선 대상(10대)을 시범운행('19.10~'21.6) 실시

* (시범운행 노선) 서울↔부산, 서울↔강릉, 서울↔전주, 서울↔당진

- 시범운행 노선은 타 교통수단(철도) 노선과 중복되어 차량도입 및 휠체어 이용자의 이용률 저조

○ **(주요내용)** 휠체어 탑승이 가능한 고속·시외버스의 도입·운영 확대

- 휠체어 탑승이 가능한 고속·시외버스가 정차하는 여객시설(터미널, 정류장) 및 휴게소에 대한 이동편의시설 개선지원

- 전국 고속·시외버스 운영노선 중 철도 이용이 어려워 버스 외 대체수단이 없는 노선 중심으로 휠체어 탑승이 가능한 버스 도입 확대 추진



<휠체어 탑승가능 고속·시외버스>



<휠체어 탑승가능 버스승하차 시설>

○ **(추진계획)**

- 철도 미운영 고속·시외버스 노선 현황조사 및 휠체어 탑승이 가능한 고속·시외버스 우선 도입 노선 검토 ('22년)

- 지자체/사업자 대상 설명회 등을 통한 휠체어 탑승이 가능한 고속·시외버스 도입 독려 및 확대 (~'26년)

□ 자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스의 개발 및 운영 도로

○ **(필요성)** 도시의 광역화로 광역철도 미제공 지역의 광역버스 중요성은 매우 높으나, 휠체어 이용자가 이용 가능한 버스는 제한적

- 현재 국내에는 휠체어가 탑승 가능한 버스는 일반저상버스, 중형저상버스, 2층 저상버스 및 휠탑버스(이하 '저상버스 등')가 운영 중

- 2층 버스 및 휠탑버스를 제외한 일반 및 중형 저상버스는 안전장치* 미흡으로 고속도로 등 자동차전용도로의 운행이 불가

* 좌석안전띠, 차로이탈경고장치, 비상자동제동장치, 비상탈출장치 등

※ 「교통안전법」 및 「자동차관리법」등 관계 법령에 따라 자동차 전용도로를 주행하지 않는 시내버스는 '좌석안전띠', '차로이탈경고장치' 등 설치 제외

- 2층 버스는 탑승수요가 충분하지 않은 지역에서의 도입은 어려우며, 휠탑버스는 타 수단대비 승하차 소요시간 및 공간이 제한적

○ **(주요내용)** 자동차전용도로에서 운행 가능한 저상 좌석버스 등의 표준모델 개발 및 시범운영 시행



<국외 도시간 저상 좌석버스 사례 (이베코버스 브로셔)>

- 관계 법령의 안전기준 등을 만족하여 자동차전용도로를 주행할 수 있으며, 휠체어 이용자가 안전하고 편리하게 이용 가능한 저상버스 등의 표준모델 개발 및 시범운영

- 저상 좌석버스 등의 도입 의무화를 위한 법령 개정 검토

○ **(추진계획)**

- 자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스 등의 표준모델 개발 (~'26년)

- 저상 좌석버스 시범운영 실시('26년)

2 교통약자 이동지원차량 확충 및 운영 효율성 강화

특별교통수단 및 대체수단 등을 확충하여 교통약자에게 교통수단의 선택권을 확대하고 맞춤형 이동편의 서비스 제공으로 품질 향상

□ 특별교통수단 보급 및 지원 확대 도로

○ **(필요성)** 보행상의 장애인으로서 장애의 정도가 심한 장애인을 위해 특별교통수단 도입을 지원하고 있으나, '21년 말 기준 보급률은 86%*수준

* 법정대수 조정(1·2급 장애인 200명→보행상 중증 장애인 150명당 1대, '19.7)

- 특별교통수단 운영은 지방자치단체 재정여건·정책 등에 따라 관외 이동, 24시간·즉시콜 운영, 이용요금 등의 서비스 수준 격차 발생

○ **(주요내용)** 특별교통수단 법정대수 확대 및 이동지원센터 운영 지원 추진

- 교통이용 여건이 어려운 비도시 지역의 특별교통수단 법정 운영대수 상향 검토(보행상 중증 장애인 150명→100명당 1대)
- 광역이동, 24시간 운영 등을 위한 이동지원센터 지원

* 이동지원센터 운영비 지원근거 마련(교통약자법 '22.1.18 개정, '23.7.19 시행)

○ **(추진계획)**

- 이동지원센터 지원방안 마련(~'22년) 및 시행 ('23년~)
- 법정 운영대수 조정(상향)을 위한 법령 정비 (~'23년)

□ 지역 이동지원센터의 지역·수단 간 정보연계 서비스 도로

○ **(필요성)** 지역별 이동지원센터를 설치·운영하고 있으나, 교통약자가 '타 지역에서의 이용' 및 '타 지역으로의 이동' 시 별도 이용자 등록 필요

- (타 지역에서의 이용) 각 지역의 이용대상자로 등록된 자만 이용이 가능하여 별도 등록되지 않은 자는 해당 지역에서 이용 불가
- (타 지역으로의 이동) 인근 지역과 협약을 맺은 일부 지역을 제외하고 타 지역으로 이동을 위해서는 특별교통수단의 환승 필요

* 환승을 위해서는 **별도 예약** 및 **타 지역** 특별교통수단 **이용자로 등록** 필요

○ **(주요내용)** 각 센터의 이용대상 등록자(보행상 장애인 중 정도가 심한 장애인) 정보공유를 통한 이동지원센터의 통합예약시스템 구축

- 정보통신기술을 활용하여 각 도(道)의 광역이동지원센터 정보를 연계*하여 지역 간 환승·연계 활성화 기반 마련

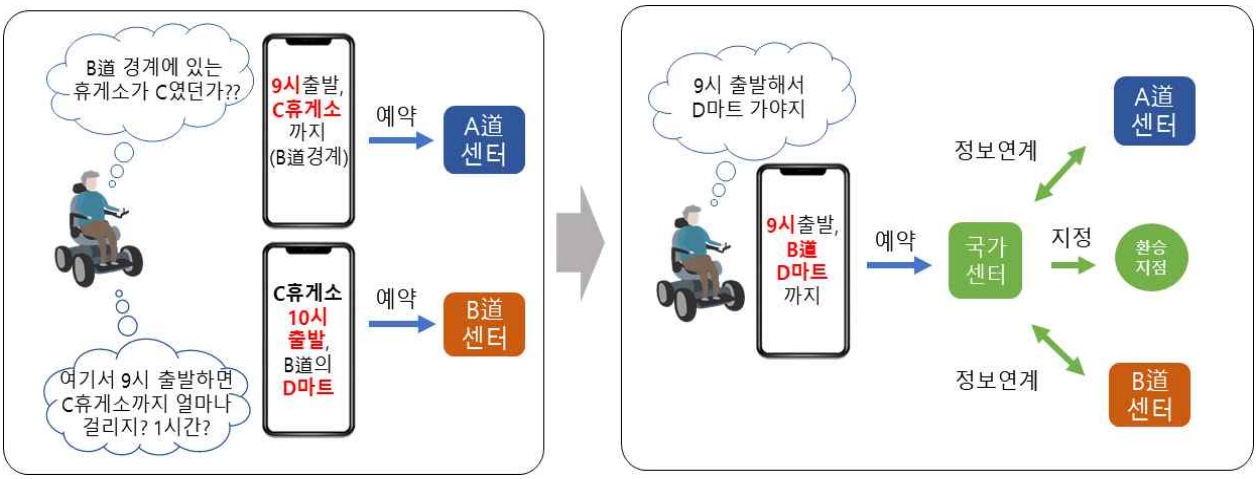
* 교통약자법 제17조제2항 근거 교통약자 이동편의 정보관리시스템(가칭) 구축 추진

- 거주지의 시·군에 등록할 경우, 전국 어디서든 별도 추가 등록없이 타 지역 특별교통수단을 이용할 수 있도록 이용대상자 등록정보 연계

- 타 지역(道) 이동 시 타 지역 특별교통수단으로 환승 및 타 교통수단으로 환승할 수 있는 예약시스템으로 고도화



<이동지원센터 이용자정보 연계에 따른 이용편의성 개선 개념>



<광역이동지원센터 간 정보연계를 통한 환승편의성 개선 개념>

○ **(추진계획)**

- 지역별 이동지원센터 이용대상자 등록정보 DB 구축 및 환승연계를 위한 교통약자 이동편의 정보관리시스템 구축 기획연구(BPR/ISP) (~'23년)

- 교통약자 이동편의 정보관리시스템 구축, 지역 간 환승시범서비스(~'25년)

  * 예약방법 : One-number서비스(문자/전화), 홈페이지/어플 링크 제공 등

- 타 교통수단(철도, 시외버스 등)과의 환승서비스 시범운영 ('26년~)

□ 특별교통수단 운영 효율화 및 대체수단 확대 도로

○ **(필요성)** 휠체어 탑승설비가 장착된 차량인 특별교통수단을 도입하여 운영하고 있으나, 대부분 휠체어 이용여부와 무관하게 탑승을 허용하고 있어 예약 및 배차에 대한 불만 발생

  * 특별교통수단 요소 중 '예약 및 배차' 항목이 가장 낮은 것으로 조사
    · 안전운전(67.8점)>친절성(67.5점)>청결성(66.1점)>요금(63.6점)>예약 및 배차(57.6점)

- 휠체어를 이용하지 않는 교통약자(시각장애인 등)를 위해 휠체어 탑승설비가 없는 수단(대체수단)을 확대하여 특별교통수단의 효율적 운영 필요

  * '21년말 기준, 8개 특별·광역시는 모두 대체수단을 운영 중이며, 9개 도지역은 78개(51.0%) 시·군에서 대체수단 운영 중

○ **(주요내용)** 휠체어 이용자에게 특별교통수단 우선 배정 등 운영 효율화 및 휠체어를 이용하지 않는 교통약자를 위하여 대체수단(임차·바우처 택시 등)을 도입 확대

- 특별교통수단과 대체수단을 모두 운영하는 경우의 운영방법 표준화*

  * 휠체어 이용자는 특별교통수단을 우선 배정하고 비휠체어 이용자는 대체수단(임차·바우처 택시) 이용할 수 있도록 운영방안 마련

- 일반 (대형)택시를 대체수단(바우처 택시)로 활용하는 방안 검토

○ **(추진계획)**

- 특별교통수단 운영 효율화 방안 마련(~'23년)

- 비휠체어 이용자를 위한 대체수단 도입 확대 검토('23년~)

□ 특별교통수단 차량 종류의 다양화 도로

○ **(필요성)** 현재 운영 가능한 특별교통수단은 수동형 및 전동형 휠체어 이용자 1명(동승자 추가 탑승가능)만 이용 가능한 차량

* 「교통약자법 시행규칙」 제6조제3항에 적합한 고정설비가 장착된 차량

- 특별교통수단의 운영 효율화 및 운영비용 절감, 탑승 가능한 휠체어 종류의 다양화를 위하여 특별교통수단의 범위 확대 필요

○ **(주요내용)** 특별교통수단 차량 종류 다양화를 통한 이용 편의성 제공

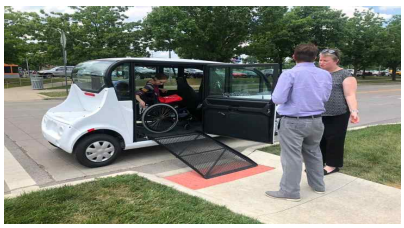
- 동일 출발지와 목적지, 또는 노선의 일부를 공유하는 휠체어 이용자가 함께 이용 가능한 다인승 특별교통수단의 도입·운영
- 수동형 및 전동형 휠체어 외에 침대형 휠체어가 탑승 가능한 특별교통수단 및 자율주행차량을 활용한 특별교통수단 도입·운영
- 다양한 형태의 특별교통수단 운영을 위한 안전기준, 운영방법, 법정 운행대수 산정방안 마련



<다인승 휠체어탑승 가능 차량(서울)>



<침대형 휠체어탑승 가능 차량(日)>



<휠체어 탑승가능 자율주행차량(美)>

○ **(추진계획)**

- 다양한 형태의 특별교통수단 운영을 위한 법령 정비 검토 (~'24년)

* 휠체어 고정설비 등 안전기준, 각 차량 종류별 대한 법정 운행대수 등

- 다인승 및 침대형 휠체어 특별교통수단 운영 검토 ('24년~)
- 도시규모 리빙랩에서 교통약자 이동지원을 위한 자율주행 및 원격제어를 통한 모빌리티서비스 개발 및 실증* (~'26년)

* 「자율주행기술개발혁신사업」의 '교통약자 이동지원 모빌리티 서비스 기술개발'과 연계하여 휠체어 탑승가능 자율주행차량 실증운영

□ 교통소외지역 고령자 의료 · 교통 복지지원 서비스 확대 도로

○ **(필요성)** 교통소외지역의 열악한 교통서비스로 지방 쇠퇴로 이어지고 있으며, 특히 거동이 불편한 고령자는 공공의 적극적 지원 필요

- 고령인구 비중이 지속적으로 증가하고 있으나, 정기적인 대중교통 운행 감소로 수요에 대응한 탄력적 운송서비스* 제공 필요

  * 수요응답형 교통수단(DRT) 서비스 : 대중교통 노선을 미리 정하지 아니하고 여객의 수요에 따라 운행구간, 정류장 등 탄력적으로 운행되는 여객운송 서비스

- 또한, 고령자에 대한 맞춤형 운송서비스 제공과 지자체의 효율적인 통합 관리 서비스 필요

○ **(주요내용)** 교통소외지역 고령자 이동권 보장과 의료·복지 접근성 강화를 위해 교통모델 개발과 통합 관리체계 기술 도입

- 지자체별 의료·이동 지원사업과 연계*(지자체 협업)하여 고령자 교통 불편에 따른 의료서비스 차별 해소와 다양한 교통모델 개발

  * 이용자 편의성 향상을 위해 플랫폼 운영 · 배차 서비스로 제공 추진

- 자가용처럼 편리한 대중교통 이용을 위해 ICT, 플랫폼 등 혁신 기술을 활용한 수요응답형 교통수단 확대 도입

  * (교통약자 이동 지원 플랫폼) 서울, 부산, 경기지역 등의 지자체에서 DRT 플랫폼을 활용하여 장애인 이동지원을 추진 중

- 교통약자 DRT 통합 시스템 구축 및 인공지능(AI) 서비스 개발로 지역 특성에 맞는 효율적인 복지 지원서비스 확대

○ **(추진계획)**

- 교통소외지역 의료·교통 복지지원 연계를 위한 현황조사 및 개선계획(~'23년)

- 교통소외지역 의료·교통복지시스템 구축 및 지자체 연계(~'24년)

2 물리적 장애물 없는 환경조성

제4차 교통약자 이동편의 증진계획(2022~2026) 주요목표

ㅇ 이동편의시설 기준적합 설치율

- (시내버스) 96%, (버스정류장) 66%(특별·광역시 94%, 도지역 73%), (터미널) 73%
- (철도) 철도차량 99%, 철도역사 90% / 도시(광역)철도차량 98%, 도시(광역)철도역사 93%
- (항공) 항공기 90%, 공항여객터미널 92%, (해양) 여객선 52%, 여객선터미널 92%
- (보도) 83%(특별·광역시 94%, 도지역 73%)

1 여객시설 접근성 및 교통수단 간 연계성 강화

개별 대상시설 간 연계 강화로 교통약자에게 단절 없는 이동서비스 제공

□ 교통약자의 저상버스 이용 활성화를 위한 시설개선 도로

ㅇ **(필요성)** 교통수단(버스)의 이동편의시설 기준적합 설치율은 약 90%(일반버스 88.0%, 저상버스 95.8%)로 타 분야(여객시설, 보행환경)에 비해 양호

- 반면, 도로 및 버스정류장의 구조 및 낮은 이동편의시설 설치율로 교통약자에게 저상버스 서비스를 제공하지 못하는 상황이 발생

* ('21년 기준적합 설치율) 버스정류장 45.4%, 도로(보행환경) 77.6%

ㅇ **(주요내용)** 재정적 한계로 이동편의시설 기준적합 설치율이 상대적으로 저조한 지역을 중심으로 이동편의시설 정비 추진

- 저상버스 운행에 부적합한 도로의 구조·시설 개선 추진

*「교통약자법」 제14조제7조 후단관련 저상버스 도입의무 예외사유 해소

- 교통약자가 안전하고 편리하게 여객시설* 접근하여 대중교통을 이용할 수 있도록 여객시설 접근 이동경로의 보행환경 개선

* 「보행안전법」 제10조에 따른 보행환경개선사업 등 타 사업과 연계 시행

- 버스정류장 주변 불법주정차 단속 강화를 통한 차량과 보도(정류장) 간 간격을 해소하고, 버스정류장의 이동편의시설 정비 추진

○ **(추진계획)**

- 저상버스 운행이 부적합한 도로·시설 구조에 대한 개선('22년~)

- 버스정류장의 보행접근로 및 시설 표준모델 개발('24년) 및 보급('25년)

□ 육상-해상 교통수단간 연계 및 환승체계 마련 해양 도로 철도

○ **(필요성)** 연안여객선 이용시, 여객선터미널과 육상 교통수단의 연계/환승체계 부족으로 교통약자의 여객선 이용에 제한

* 현재 대부분의 이용자들은 여객선 터미널 접근 시 개인 교통수단을 이용

- 버스노선 선정, 도시(광역)철도 등 육상 교통수단 노선의 신설·개편 시 연안여객선 터미널과 연계를 고려하는 것이 필요

- 육상의 버스-지하철 연계/환승체계에 여객선을 포함시켜, 교통약자의 연안여객선 이용 활성화를 유도할 필요 있음

○ **(주요내용)** 여객선 터미널을 중심으로 여객선과 육상 교통수단을 연계 이용할 수 있는 연계/환승체계 구축을 위해 현황 조사 및 구축방안을 수립

- 전국의 여객선 터미널 이용객 대상 이용실태조사 및 개선사항 도출

* 이용객수, 시설규모, 육상/해상 교통수단 종류, 환승유무 등 조사

- 조사 결과를 바탕으로 관계기관(해수부, 지자체 등)과 협의하여 여객선과 육상 교통수단과의 연계 및 환승체계 구축방안 마련 및 시범사업 실시

* 노선 재조정, 배차간격 조정, 이동편의시설 정비 등

○ **(추진계획)**

- 여객선 이용자의 육상 교통수단 연계/환승 현황 분석(~'23년)

- 여객선과 육상 교통수단과의 연계 및 환승체계 구축방안 마련(~'23년)

- 육상-해상 교통수단 간 연계 시범사업 실시('24년~)

□ 실태조사 결과를 활용한 이동편의시설 개선 도로 철도 항공 해양

○ **(필요성)** 국토교통부에서는 「교통약자법」 제25조에 따라 매년 실태조사를 통해 이동편의시설의 설치 및 관리현황 등을 확인중이나,

- 버스정류장 및 보행환경조사 시, 주요 여객시설(철도역사, 버스터미널 등) 주변에 설치된 정류장·보도에 대해서만 조사를 하고 있어 누락되는 시설 존재

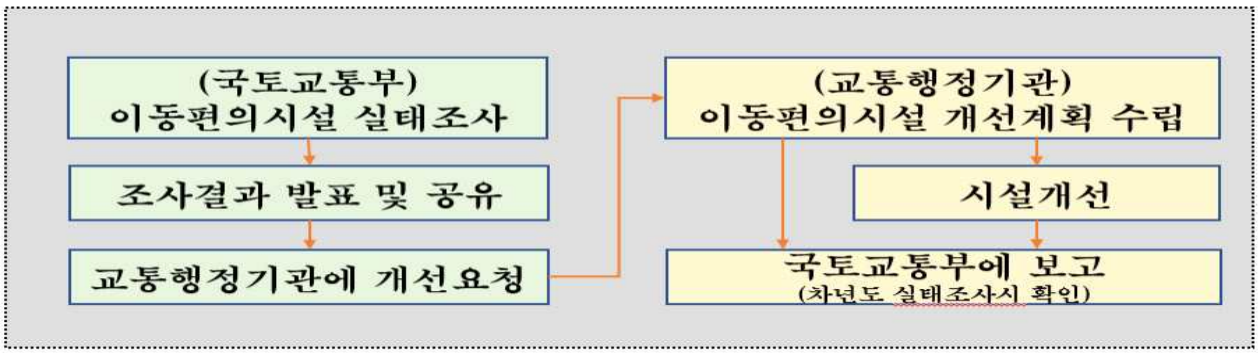
- 또한, 교통행정기관에 조사결과(이동편의시설 설치 현황 등)를 공유하고 개선을 요청하고 있으나 실제 개선으로 이어지는 사례 미비

○ **(주요내용)** 실태조사 표본 수 확대① 및 실태조사 결과 환류 프로세스 마련②

- ①표본조사 중인 버스정류장 및 보행환경의 조사를 교통약자의 이동특성, 지역·사업자별 특성을 고려하여 조사범위 확대

* (현행) 주요 여객시설 주변 150m 이내의 버스정류장 및 보행환경 조사, 버스 보유대수 상위 시·군 및 업체 대상 차량조사
(개선) 주요 여객시설부터 교통약자 통행유발 시설(복지관, 병원, 관공서 등)까지 경로의 보행환경 및 버스정류장 조사, 버스보유대수 분포를 고려한 차량조사

- ②교통행정기관은 실태조사 결과에 대한 개선계획 및 조치결과를 국토교통부에 제출하고, 국토교통부는 차년도 실태조사시 조치결과 확인



○ **(추진계획)**

- 실태조사 시 버스정류장 및 보행환경 조사 범위 확대('22년~)

- 실태조사 결과에 따른 개선계획 및 조치 결과 제출(교통행정기관), 실태조사 시 조치결과 사항 모니터링('22년~)

□ 여객선 기준적합 설치율 개선사업 해양

○ **(필요성)** 여객선은 타 교통수단보다 기준적합 설치율(34.9%)이 낮으며, 이동편의시설 개선을 위해서는 상당한 비용 투입 필요

○ **(주요내용)** 여객선에 대한 이동편의시설 설치

- 국고 보조항로 운항 여객선에 대해 우선 설치, 일반 항로로 확대

- 이동편의시설 중 기준적합 설치율이 낮은 전자문자안내판(22.5%), 교통약자용 좌석(0.8%), 장애인 접근가능표시(2.2%) 시설 설치 강화

○ **(추진계획)**

- 일반항로 운항 여객선 시설개선 (~'23년)

2 정보통신기술 기반 교통약자 이동권 강화

웹기반 시스템의 구축·활용으로 교통약자에게 이용편의정보 제공

□ 교통이용정보 공유를 위한 정보시스템 구축 도로 철도 항공 해양

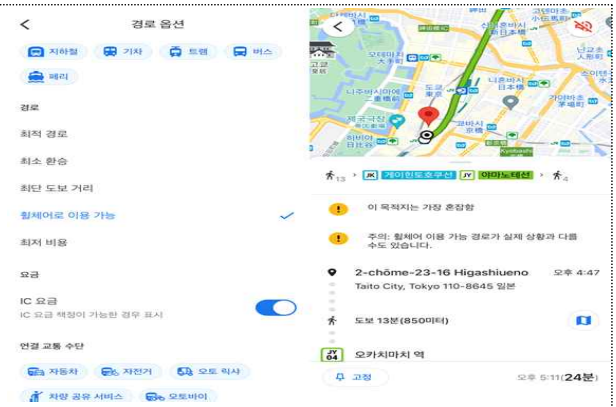
○ **(필요성)** 해외 선진국에서는 교통약자의 특성을 고려하여 보도, 대중교통이용 이동경로정보를 일반 보행자와 구분하여 안내 중

- 우리나라에서도 도시철도역사의 이동경로정보는 제공* 중이나, 버스·항공 등 다른 교통수단·여객시설의 경우는 제공하고 있지 않아 정보 제공 필요

* 국토교통부 철도산업정보센터 정보와 민간 지도(카카오맵)를 연계



<(日)교통약자 유형별 보행경로>



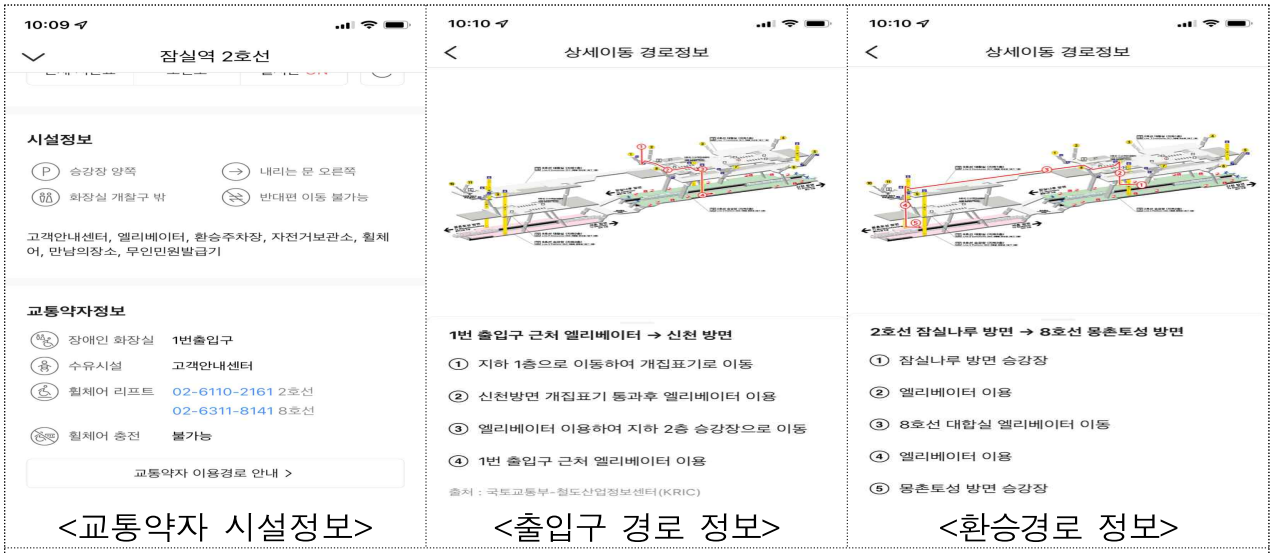
<(美)휠체어 보행·대중교통 이동경로>

○ **(주요내용)** ‘교통약자 이동편의 정보관리시스템’ 구축 및 공공데이터 개방을 통한 교통약자 이동경로 서비스 제공

* (관련근거) 「교통약자법」 제17조제2항

- 교통수단·여객시설·보행환경에 설치된 이동편의시설 DB 구축

- 민간 지도서비스 사업자에 공공데이터 개방을 통한 정보 활용도 제고



<교통약자 시설정보> <출입구 경로 정보> <환승경로 정보>

<카카오맵-국토부(철도산업정보센터) 연계제공 화면(잠실역)>

○ **(추진계획)**

- 여객시설(철도역사, 여객자동차터미널, 공항, 여객선터미널) 내 이동편의시설 정보*의 서비스 제공 (‘23년~)

* 실태조사시 수집된 이동편의시설 정보를 민간 사업자에게 공유

- ‘교통약자 이동편의 정보관리시스템’ 구축을 위한 정보화전략계획(ISP) 수립 (~‘23년)

- ‘교통약자 이동편의 정보관리시스템’ 구축·운영 (‘24년~)

- 여객시설 내 이동경로 안내 서비스 제공 (‘24년~)

- 여객시설 주변 보행환경에 대한 이동편의시설 정보 서비스 제공 (‘25년~)

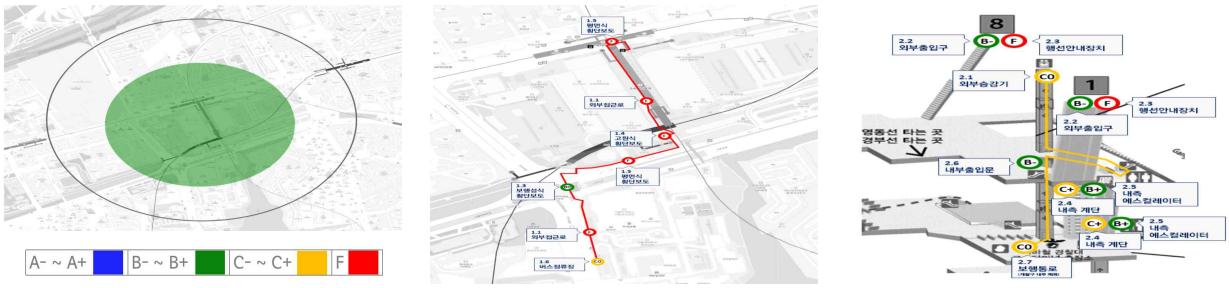
* 지자체(서울, 경기 등)의 건축물·공공시설 편의시설정보서비스 연계 검토

- 저상버스 배차정보와 연계한 교통약자 경로서비스 제공 (‘26년~)

□ 여객시설별 교통약자 접근성수준 평가 및 제공 도로 철도 항공 해양

○ **(필요성)** 이동편의시설 개선 시 여객시설 접근성 향상에 기여하는 이동편의시설 별 가중치는 고려되지 않아 이동편의시설이 개선되어도 실제 이용자의 만족도 제고로 이어지는데 한계가 존재

○ **(주요내용)** 교통약자의 특성을 반영하여 웹기반 여객시설(환승시설 포함)의 접근성 수준 평가 및 개선필요 여객시설 우선순위 제공



<웹기반 여객시설의 접근성 평가 예시 (서울연구원)>

- 이동편의시설 현황DB 및 이용자 설문조사 정보 등을 분석하여 웹(교통약자 이동편의 정보관리시스템) 기반 개선시급 여객시설 우선순위 제공

* (참고) 서울연구원(2021), 서울시 도시철도 접근성 평가

- 이동편의시설 개선 시 여객시설별 접근성 수준 정보 활용

○ **(추진계획)**

- 여객시설별 접근성 수준 제공방법론 수립 (~'24년)

- 여객시설별 접근성 수준 정보 제공 ('25년~)

□ 휠체어 이용자 이용가능 선박안내 기능 제공 해양

○ **(필요성)** 교통약자들이 탑승 가능한 여객선이 적으며, 교통약자가 탑승 가능한 여객선 이용 정보에 대한 안내가 없어 여객선 이용률이 저조

○ **(주요내용)** 예약시스템(가고싶은섬)에 선박별 휠체어 탑승가능여부 표기

* 휠체어 탑승 가능한 고속버스의 경우, 예매시스템에서 휠체어가 탑승 가능한 시간대에 표시를 하여 휠체어 이용자의 이용가능여부를 사전에 파악가능



<여객선 예매시스템(가보고 싶은 섬)>



<휠체어 탑승가능 고속버스 예약화면>

- 여객선 이동편의시설 현황 및 개선 계획을 분석하여, 교통약자 유형별 이용가능 선박정보를 이용자에게 실시간으로 제공

○ **(추진계획)**

- 여객선 이동편의시설 현황 및 개선계획 분석 (~'25년)

- 휠체어 탑승가능 선박정보 제공 (~'26년)

3 수요자 중심의 맞춤형 서비스 제공

개별 시설물의 설치여부에서 벗어나 교통약자 관점의 맞춤형 교통서비스 환경 조성으로 물리적 이동 장벽의 해소

□ 교통약자 참여형 이동편의 수준평가 도로 철도 항공 해양

○ **(필요성)** 실태조사 시 조사된 이동편의시설 기준적합 설치율과 이용자 만족도의 상관관계가 적어 교통약자가 체감할 수 있는 만족도 향상 방안 마련 필요

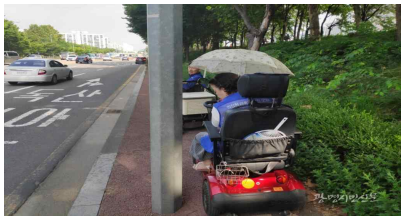
○ **(주요내용)** 이동편의시설 만족도 조사를 설문지 응답형식이 아닌 교통약자와 동행하여 현장점검을 하는 등 만족도 조사방법 개선

- 교통약자 유형(휠체어이용자, 영유아동반자, 시각장애, 청각장애 등)을 고려하여 각 여객시설의 접근경로*, 여객시설 내 이동** 및 교통수단 탑승***(좌석착석)까지의 이동편의시설 및 서비스에 대한 만족도 평가

* 부설주차장 또는 주변 버스정류장부터 여객시설의 출입구까지의 접근경로

** 여객시설 출입구부터 교통수단 탑승까지 경로 (화장실, 매표소 등 포함)

*** 교통수단 내 시설(화장실, 휠체어보관함 등) 이용 포함



<장애인 참여 보행조사 예시>





<어린이 참여 통학로 안전점검 예시>

- 만족도 평가결과를 활용하여 각 대상시설의 이동편의시설 기준 및 교통이용편의서비스 개선 등의 기초자료로 활용

○ **(추진계획)** 매년 대상시설(교통수단, 여객시설, 도로) 중 일부를 선정하여 조사를 실시하되 5년마다 1회는 모든 대상시설에 대하여 조사 실시

* 「교통약자법 시행규칙」 제11조에 따라 5년마다 1회는 전수조사 실시

- 교통약자 참여형 이동편의 수준평가 평가지표 개발 ('22년)

- 분야별(버스, 철도, 항공 등) 현장 조사·평가 ('22년~)

□ 데이터기반 교통약자 이동취약점 관리체계 구축 철도

○ **(필요성)** 철도사업자별 교통약자 이동편의 관련 다양한 데이터를 수집하고 있으나, 편의증진을 위한 정보 분석 및 공유 부족

○ **(주요내용)** 교통약자 특성별 철도차량과 여객시설을 안전하고 편리하게 이용할 수 있도록 정보의 수집 및 공유체계를 마련하고 체계적 관리로 이동편의증진 서비스 신뢰성 제고

- 수단이용 중 발생하는 민원데이터, 안전사고 데이터 등 이용패턴을 분석할 수 있는 데이터 수집으로 교통약자 특성별 취약지점 및 시설 도출

- 도출된 취약지점 및 시설 대응 및 관리 매뉴얼* 제작·활용

* 철도·도시철도 운영사 내부 매뉴얼

○ **(추진계획)**

- 교통약자 이용패턴 데이터 수집 및 취약지점·시설 도출 ('22년~)

- 취약지점과 시설을 고려한 가이드북 및 대응매뉴얼 개발 (~'24년)

□ 교통약자를 위한 스마트 서비스 환경 조성 항공 철도

○ **(필요성)** 4차 산업혁명과 관련된 기술 발전으로 소프트웨어형 스마트 서비스 도입이 가속화

- 항공·철도분야를 중심으로 교통약자를 위한 다양한 기술 개발이 이루어지고 있지만 표준인증 체계 미비로 서비스화가 어려운 실정
- 교통약자 혼자서도 자유롭게 이용 가능한 공항터미널 및 철도역사 환경 구현과 인적서비스 보완을 위한 스마트 서비스 고도화 필요

○ **(주요내용)** 첨단기술을 접목한 교통약자 유형별 맞춤형 서비스 제공

- (철도) AI 디지털 기술이 집약된 스마트 철도역사 사업 연계 및 확대

  * 시설물 AI 통합제어 시스템 구축, 스마트 안내서비스, 지능형 안전서비스 제공

- (철도) 무장애환경 제고를 위한 첨단기술접목 통합 철도플랫폼 표준화

  * 태그리스(Tagless) 결제서비스, 빅데이터를 활용한 최적동선 제공 서비스 등 무장애 환경을 위한 통합플랫폼 표준화

- (항공) 유·무인서비스의 결합을 통해 교통약자 서비스 다각화 및 전문화
- (항공) 확장현실 메타버스 플랫폼 구축으로 미래형 안내서비스체계 도입
- (항공) 자율주행 PM(Personal Mobility), 웨어러블 글래스, AI기반 수어 인식 서비스 등 비대면 서비스의 스마트화를 통한 공항이용 장벽 감소
- (항공) 차별없는 스마트 정보이용 환경 조성

  * 키오스크 등 교통약자가 이용 가능한 기기들에 대한 접근성 보장을 위한 설치·운영 규정을 강화하여 교통약자를 포함한 디지털 소외계층의 정보 접근성 보장 확대

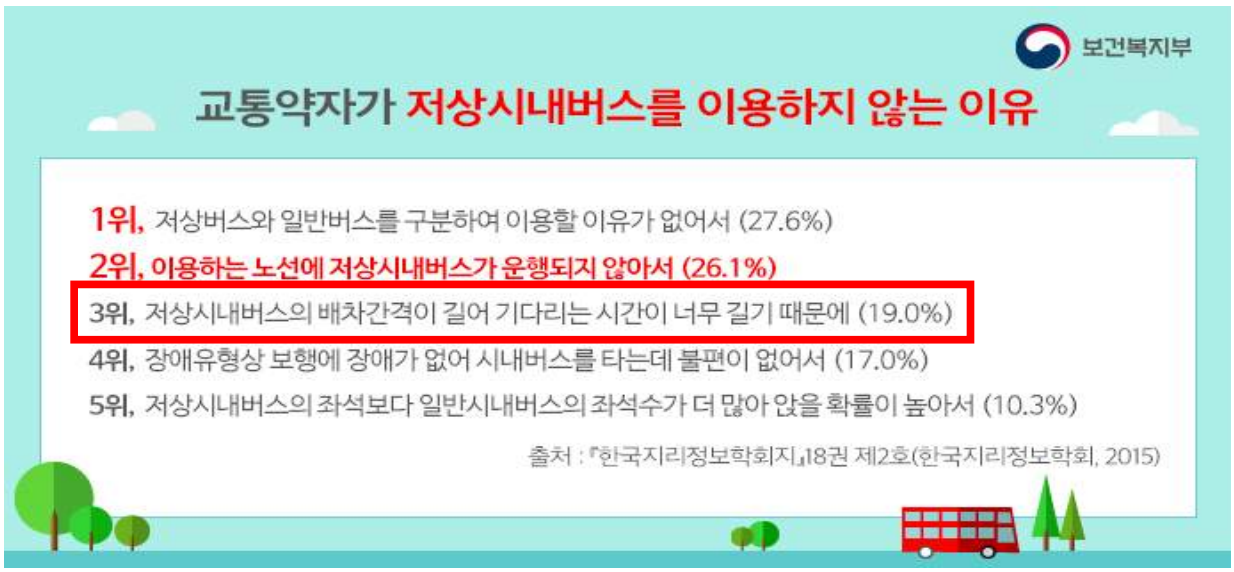
○ **(추진계획)**

- (항공) 공항 여객터미널 스마트 기술 대상 표준화 모델 개발 (~'23년)
- (철도) 무장애 통합플랫폼 표준화 연구 (~'23년)
- (철도) 스마트 기술의 철도역사 확대 (~'26년)
- (항공) 교통약자 이동편의 스마트 서비스 R&D 추진 (~'26년)

□ 교통약자의 이용편의를 위한 저상버스 최적 배차 유도 도로

○ **(필요성)** 정부에서 저상버스를 지속 확충하고 있으나, 전국 시내버스의 저상버스 보급률은 '21년말 기준 30.6% 수준으로 교통약자의 이용에 불편함 발생

- 교통약자가 저상버스를 이용하지 않는 이유로 약 19.0%가 저상버스 배차간격이 길어 이용이 불편하다 응답



- 한국철도기술연구원에서는 저상버스를 효율적으로 배차하는 경우, 저상버스를 8% 추가 도입하는 효과가 있다고 발표

* 한국철도기술연구원(2018), 교통약자 모빌리티 향상을 위한 저상버스 배차기술 개발

○ **(주요내용)** 지역별 저상버스 배차간격 조사 및 최적 배차간격 유도

- 지역별 요일별 시간대별 저상버스 배차간격 현황 및 차이 분석

- 조사결과의 교통행정기관 공유를 통하여 교통약자의 저상버스 이용편의 증진을 위한 배차간격 조절 유도

* 각 지자체에서는 지방증진계획을 통해 저상버스 적정배차 방안 검토

○ **(추진계획)**

- 이동 실태분석을 통한 교통약자/비교통약자의 이동특성 차이 분석('22년~)

- 지역·시간대별 저상버스 배차간격 현황 조사 및 결과 배포('23년~)

3 시스템적 장애물 없는 환경조성

제4차 교통약자 이동편의 증진계획(2022~2026) 주요목표

- ㅇ 교통행정기관 책임성 강화를 위한 지역별 교통복지협의체 구성
- ㅇ 교통수단 특성을 고려한 교통약자 이동편의시설 설치기준 정비

1 교통행정기관의 역할 및 책임 강화

교통약자 이동편의 증진을 위한 유관기관 간 협의체 구성 및 운영으로 공공과 민간, 수혜자 그룹 간의 상시적 소통 체계 마련

□ 교통복지 유관기관 거버넌스 구성 및 평가 도로 철도 항공 해양

ㅇ **(필요성)** 각 지역에서 교통복지관련 업무를 수행하는 기관은 지방자치단체, 교통수단 사업자, 여객시설 사업자 등 다양하나, 협력체계 부족으로 체계적인 교통복지정책 추진 저해

* 협력체계 부재로 여객시설과 교통수단 사업자에서 서비스의 중복제공 또는 공백이 발생하는 등 비효율 문제 발생

- 지방자치단체 내에서도 특별교통수단, 저상버스, 도시철도, 보도 등 담당 부서들이 서로 다른 경우가 많아 정책 시행 일관성 확보 필요

ㅇ **(주요내용)** 전국적으로 일관성 있는 정책을 추진하고 이행력을 담보하기 위해 중앙-광역(시·도)-지역(시·군) 교통복지협의체를 구성·운영

- 교통행정기관을 중심으로 전문가, 사업자 등으로 협의체를 구성하고 교통약자 이동권 관련 정보공유 및 정책 추진을 위해 협력하고,

- 교통약자 이동편의 증진계획 수립 및 이행[1], 기준적합성 심사[2], 교통사업자 교육[3] 등 법적 의무사항 이행 점검체계 구축

1) 국가·지방 증진계획의 적기 수립 및 정합성 확보, 연차별 시행계획 및 추진실적 관리
2) 교통행정기관에서 교통수단·여객시설 면허·허가시 이동편의시설 설치 적합여부 심사
3) 교통사업자는 시·도지사 또는 시장·군수·구청장이 실시하는 이동편의시설 설치 및 관리 등에 대해 교육을 받아야함

- 지자체별 교통복지수준 개선 모범사례 발굴·전파 및 인센티브 부여



○ **(추진계획)**

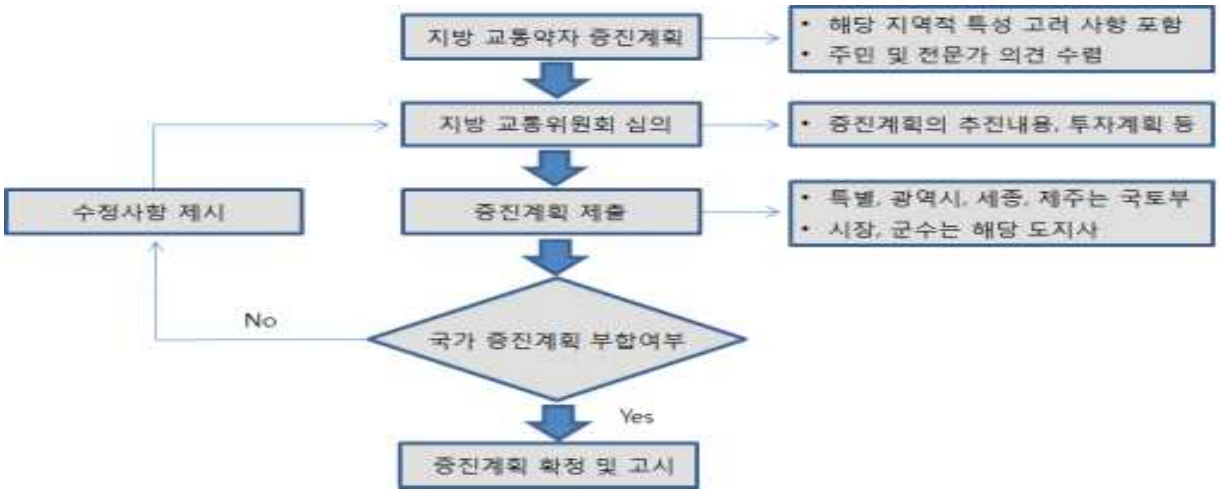
- 교통복지협의체 구성·운영 방안 마련 및 지역별 교통복지협의체 구성 (~'23년)
- 교통복지지표 개발 및 법제화를 통해 평가 시행 (~'23년)

□ 교통약자 이동편의 증진계획 실행력 제고(정부-지자체) 도로 철도 항공 해양

○ **(필요성)** 국가 증진계획 적기 수립을 통해 국가-지방 계획간 정합성을 확보하고 증진계획 목표 달성을 위한 세부과제 이행현황 모니터링 필요

○ **(주요내용)** 국가 증진계획을 계획 시작 전년도 상반기에 수립하여 지방 증진계획이 계획연도 이전에 차질 없이 수립될 수 있도록 하고,

- 교통약자법 제8조에 따라 연차별 시행계획 및 추진실적 제출시, 교통복지협의체에서 점검 후 제출



<지방 교통약자 증진계획 수립 절차>

○ **(추진계획)** 연차별 시행계획 및 추진실적 제출('22년~) 및 제5차 교통약자 이동편의 증진계획 수립·고시('26년 상반기)

2 교통약자 이동편의시설 설치기준 정비

사회적·환경적 변화를 고려한 교통수단 및 여객시설의 이동편의시설 설치기준 정비로 교통약자의 이동편의증진 도모

□ 이동편의시설 종류 확대 및 기준 정비 도로 철도 항공 해양

○ **(필요성)** 이동편의시설 설치 대상시설의 확대*, 교통수단·여객시설별 규모·특성의 다양화** 등을 반영한 이동편의시설 기준의 재정비 필요

* 연안항('20.12), 궤도차량 및 시설('24.1)

** 휠체어 탑승 가능 버스, 중형 저상버스, 2층 저상버스 등 버스 종류 다양화, 중소형 항공기와 대형 항공기의 특성, 연안항과 무역항의 사용목적 고려

- 이동편의시설 설치기준이 관계 법령과 상이한 부분 정비 필요

* 「교통약자법」과 「장애인등편의법」의 승강기 출입문 유효폭 상이

○ **(주요내용)** 교통수단 및 여객시설의 특성·규모를 고려한 이동편의시설 설치기준 세분화 등 정비

(현행) 이동편의시설 설치대상 구분	
교통수단	버스(입석형버스(일반/저상버스))
	철도차량(일반철도, 고속철도)
	도시철도차량 및 광역전철
	항공기
	선박
	<신설>

(개선 예시) 이동편의시설 설치대상 구분 세분화	
교통수단	버스(입석형버스(일반/저상버스), **중형버스, 좌석형버스(2층버스, 휠탑버스, 일반버스) 등**)
	철도차량(일반철도, 고속철도)
	도시철도차량 및 광역전철 (**중전철, 경전철, 노면전차 등**)
	항공기(**대형기, 중소형기 등**)
	선박(**차도선, 일반/고속선 등**)
	궤도운송법에 따른 수단 및 시설

- 국내·외에서 개발·운영 중인 교통약자관련 시설* 중 이동편의시설로 새롭게 포함 가능한 시설 검토

* 국내 연구개발사업을 통해 旣 개발된 이동편의시설(장애인 버스승하차 지원시스템 등), 기타 국내·외에서 도입·운영 중인 이동편의시설(여객시설의 휠체어 탑승차량 전용승하차구역 등)

- 교통약자의 동선을 고려한 이동편의시설 세부 설치 가이드라인* 개발

* 도로 및 여객시설에서의 교통약자 유형(고령자, 시각장애, 지체장애 등)별 동선을 고려한 이동편의시설 배치방법 제시



(굴절버스) (커뮤니티버스) (리프트부착 버스) (2층 버스)

<일본의 세분화된 버스의 종류별 이동편의시설 기준>

* (출처) (日국토교통성) 베리어프리 정비가이드라인 차량등 편

○ **(추진계획)**

- 관계법령과 상이한 이동편의시설 설치 기준 정비 (~'22년)
- 「궤도운송법」에 따른 수단 및 시설 중 이동편의시설 설치대상 범위 및 설치해야하는 이동편의시설 설치기준 마련 (~'23년)
- 교통약자 동선을 고려한 이동편의시설 설치 가이드라인 개발 (~'24년)
- 교통수단 세분화 및 수단별 이동편의시설 설치기준 정비 (~'25년)

□ 장애물 없는 생활환경 인증기준 정비 도로 철도 항공 해양

○ **(필요성)** 이동편의시설 설치기준 정비 사항을 반영하고 이동편의시설 설치기준과 BF인증기준의 상이한 부분* 정비 필요

* (예) 버스정류장의 연석높이 : (교통약자법) 15cm이하 (BF인증) 15~25cm

- 국가, 지자체 및 공공기관 등에서 설치하는 여객·환승시설은 BF인증을 획득하여야 함('22.10월 시행)에 따라 인증기준 사전 정비 필요

○ **(주요내용)** BF인증 기준 검토 및 정비를 통해 현장의 혼란 해소

- 이동편의시설 설치기준과 BF인증 기준을 비교·검토하고 국제기준*과 장애인 등 정책 수혜자를 고려한 BF인증 기준 정비

* 국제 기준(ISO 21542), 복지선진국(유럽, 일본 등) 기준 등과 비교·검토

○ **(추진계획)** BF인증 기준 정비('22년)

4 심리적 장애물 없는 환경조성

제4차 교통약자 이동편의 증진계획(2022~2026) 주요목표

- ㅇ 승무원대상 교통약자 서비스교육 실적관리체계 마련
- ㅇ 교통약자 이동권에 대한 홍보자료 배포 및 국민 참여형 인식개선 행사 개최

1 교통약자 서비스교육 강화

교통약자 이동편의서비스 교육의 관리강화를 통한 교육 실효성 강화

□ 교통약자 서비스교육 관리 강화 도로 철도 항공 해양

ㅇ **(필요성)** 대중교통 승무원 대상 '교통약자서비스 교육'을 실시 중

* 「교통약자법」 제13조의2

- 일부 사업자를 제외한 대부분 이론교육을 중심으로 시행 중이며, 교육 시행여부에 대한 실적관리체계가 미흡한 실정
- 승무원 외 대중교통을 이용하는 일반 국민대상 인식개선 필요

ㅇ **(주요내용)** 운수종사자(승무원) 및 일반국민 대상 실효성있는 교통약자 인식 및 서비스 개선 교육 추진 및 관리

- '교통약자서비스 교육' 실적제출 규정 마련 및 관리시스템 구축
- 대중교통 승무원 대상 '교통약자서비스 교육'의 체험교육 활성화
- '장애인 인식개선 교육*'의 교육내용에 대중교통, 여객시설 등 공공시설을 이용하는 교통약자 이동권에 대한 인식개선 내용 포함 검토

* 「장애인복지법 시행령」 제16조에 따른 '장애인식개선 교육'

ㅇ **(추진계획)**

- 교통약자서비스 교육 실적제출 관련 법령 정비안 마련 (~'23년)
- 교통약자서비스 교육 실적관리 시스템 구축 (~'24년)
- 교통약자 유형별 표준 훈련·교육 프로그램 개발 및 공유 ('24년)
- '장애인 인식개선 교육'에 대중교통 관련 내용 포함 검토 ('23년~)

2 포용적 교통복지문화 조성

대국민 인식개선을 통한 차별없는 선진 교통복지문화 정착

□ 대국민 교통약자 인식개선을 위한 홍보 강화 도로 철도 항공 해양

○ **(필요성)** 저상버스 등 교통약자가 이용 가능한 교통수단은 지속적으로 확충되고 있으나, 휠체어 이용자의 저상버스 이용률은 매우 저조

- 지역 내 외출 시 버스를 이용하는 비율은 약 52.4%였으나, 휠체어 이용자 중 버스를 이용하는 비율은 약 10.9%로 큰 차이

* (국토교통부) 교통약자 이동편의 실태조사 결과(2019, 2020년 결과 재산정)

- 많은 휠체어 이용자들(27%)이 저상버스를 이용하지 않는 이유로 '운전기사의 불친절' 및 '사람들의 시선'이라고 응답

* (경기복지재단) 수도권 대중교통의 교통복지 정책방향(2017년)

○ **(주요내용)** 지역사회 주민들과 대중교통 종사자들이 교통약자를 이해하고 돕는 문화 조성을 위한 다양한 인식개선 캠페인 및 홍보

- 국민들이 직접 참여하여 교통약자 이동편의 정책에 대한 이해와 이동권에 대하여 생각할 수 있도록 다양한 공모전 시행

* UCC, 웹툰, 포스터, 슬로건, 사진, 아이디어 등 공모전 시행으로 시민참여 유도

- 교통수단별(버스, 철도, 항공기, 선박 등) 교통약자가 겪을 수 있는 어려움, 경험 등을 활용하여 교통약자 이동권 확보의 필요성에 대한 대국민 홍보 자료(영상, 포스터, 리플렛 등) 제작·보급

* 언론(TV·신문), SNS(Youtube 등), 옥외광고, 교통수단 및 여객시설 전광판 등을 통한 인식개선 홍보자료 배포

○ **(추진계획)**

- 지역사회와 연계한 교통약자 자원봉사단(항공) 운영 (22년~)
- 교통약자 이동권에 대한 대국민 공모전 시행 ('23년~)
- 대국민 인식개선을 위한 홍보자료 제작·배포 ('23년~)

□ 교통복지협의체를 통한 교통약자 배려문화 조성 철도

○ **(필요성)** 유관기관의 협조 및 정보교환을 통한 실행력 있고 다양한 교육·홍보전략 마련 필요

○ **(주요내용)** 교통행정기관, 여객시설 및 교통수단사업자 등과 협업하여 교육 및 홍보전략 수립 및 시행

- 교통행정기관은 도시철도 교통약자 및 안전 관련 교육 및 홍보 체계 구축

- 교통사업자는 매뉴얼을 활용한 교통약자 및 안전 관련 교육 및 홍보

- 철도운영기관은 자체 매뉴얼 제작 및 전 직원 대상 교통약자에 대한 이해도를 높일 수 있는 교육 마련

  * 장애인 인식개선 교육, 교통약자 이해 및 고객응대에 관한 교육 등 내부 직원을 대상으로 온라인, 집합, 이론 및 실습교육 강화

- 역·열차 미디어 장치를 활용한 교통약자를 위한 대국민 홍보, 교통약자 배려 캠페인 시행

- 고령자를 위한 특화 직무 발굴, 사랑 나눔 기부좌석 운영 등 사회적 사회공헌 활동 강화

○ **(추진계획)**

- 교통약자를 위한 기관별 교육 및 매뉴얼 구축 (~'23년)

- 교육·홍보 체계 구축 및 시행 (~'26년)

Ⅶ. 투자소요비용(안) 산출

□ 제4차 계획기간(`22~`26년) 총 12,284억 원

○ 저상버스 및 특별교통수단 등의 도입 확대 : 11,568억원

○ 물리적 장애물 없는 환경조성 : 683억원

○ 시스템적 장애물 없는 환경조성 : 21억원

○ 심리적 장애물 없는 환경조성 : 12억원

※ 세부사업의 연도별 예산은 예산편성 과정에서 변동될 수 있음

1 저상버스·특별교통수단 등의 도입 확대

□ 저상버스·특별교통수단 등의 도입 확대 : 총 11,568억원 소요

(단위 : 억원)

세부사업명	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	총계
합계	**1,118**	**2,309**	**2,667**	**2,707**	**2,767**	**11,568**
[1] 노선버스의 저상버스 도입확대	**992**	**1,940**	**2,025**	**2,065**	**2,125**	**9,147**
1. 저상버스 도입의무화	986	1,895	1,895	1,895	1,895	**8,566**
2. 휠체어 탑승이 가능한 고속·시외버스 도입 확대	5	5	40	80	200	**330**
3. 자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스 등의 개발 및 운영	1	40	90	90	30	**251**
[2] 교통약자 이동지원차량 확충 및 운영 효율성 강화	**126**	**369**	**642**	**642**	**642**	**2,421**
1. 특별교통수단 보급 및 지원 확대	94	101	112	112	112	**531**
2. 지역 이동지원센터의 지역·수단간 정보연계 서비스	2	-	15	15	15	**47**
3. 특별교통수단 운영 효율화 및 대체수단 확대	-	238	475	475	475	**1,163**
4. 특별교통수단 차량 종류의 다양화	30	30	30	30	30	**150**
5. 교통소외지역 고령자 의료·교통복지지원 서비스 확대	-	-	10	10	10	**30**

2 물리적 장애물 없는 환경조성

□ 물리적 장애물 없는 환경조성 : 총 683억원 소요

(단위 : 억원)

세부사업명	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	총계
합계	**134**	**150**	**133**	**133**	**133**	**683**
① 여객시설 접근성 및 교통수단 간 연계성 강화	**132**	**148**	**131**	**131**	**131**	**673**
1. 교통약자의 저상버스 이용 활성화를 위한 시설개선	123	128	128	128	128	**635**
2. 육상-해상 교통수단간 연계 및 환승체계 마련	-	2	-	-	-	**2**
3. 실태조사 결과를 활용한 이동편의시설 개선	3	3	3	3	3	**15**
4. 여객선 기준적합 설치율 개선사업	6	15	-	-	-	**21**
② 정보통신기술 기반 교통약자 이동권 강화	-	-	-	-	-	-
1. 교통이용정보 공유를 위한 정보시스템 구축	(지역 이동지원센터의 지역·수단 간 정보연계 서비스 연계)					
2. 여객시설별 교통약자 접근성수준 평가 및 제공						
3. 휠체어 이용자 이용가능 선박안내 기능 제공	(해운조합 자체예산)					
③ 수요자 중심의 맞춤형 서비스 제공	**2**	**2**	**2**	**2**	**2**	**10**
1. 교통약자 참여형 이동편의 수준평가	2	2	2	2	2	**10**
2. 데이터기반 교통약자 이동취약점 관리체계 구축	(철도, 공항 자체예산)					
3. 교통약자를 위한 스마트 서비스 환경 조성						
4. 교통약자의 이동편의를 위한 저상버스 최적 배차 유도	-	-	-	-	-	-

3 시스템적 장애물 없는 환경조성

□ 시스템적 장애물 없는 환경조성 : 총 21억원 소요

(단위 : 억원)

세부사업명	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	총계
합계	-	**6**	**5**	**5**	**5**	**21**
[1] 교통행정기관의 역할 및 책임 강화	-	**1**	-	-	-	**1**
1. 교통복지 유관기관 거버넌스 구성 및 평가	-	1	-	-	-	**1**
2. 교통약자 이동편의 증진계획 실행력 제고	-	-	-	-	-	-
[2] 교통약자 이동편의시설 설치기준 정비	-	**5**	**5**	**5**	**5**	**20**
1. 이동편의시설 종류 확대 및 기준 정비	-	5	5	5	5	**20**
2. 장애물 없는 생활환경 인증기준 정비						

4 심리적 장애물 없는 환경조성

□ 심리적 장애물 없는 환경조성 : 총 12억원 소요

(단위 : 억원)

세부사업명	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	총계
합계	-	**1**	**4**	**3**	**4**	**12**
[1] 교통약자 서비스교육 강화	-	-	**2**	-	-	**2**
1. 교통약자 서비스교육 관리 강화	-	-	2	-	-	**2**
[2] 포용적 교통복지문화 조성	-	**1**	**2**	**3**	**4**	**10**
1. 대국민 교통약자 인식개선을 위한 홍보 강화	-	1	2	3	4	**10**
2. 교통복지협의체를 통한 교통약자 배려문화 조성	-	-	-	-	-	-

Ⅷ. 과제별 추진주체 및 일정(안)

□ 과제별 추진 주체

정책추진과제		주관기관	공동기관
Ⅰ. 저상버스·특별교통수단 등의 도입 확대	**[1] 노선버스의 저상버스 등 도입확대**		
	1. 저상버스 도입 의무화	국토부 (생활교통복지과)	지자체
	2. 휠체어 탑승이 가능한 고속·시외버스 도입 확대	국토부 (생활교통복지과)	지자체, 버스사업자
	3. 자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스의 개발 및 운영	국토부 (생활교통복지과)	-
	[2] 교통약자 이동지원차량 확충 및 운영 효율성 강화		
	1. 특별교통수단 보급 및 지원 확대	국토부 (생활교통복지과)	지자체
	2. 지역 이동지원센터의 지역·수단 간 정보연계 서비스	국토부 (생활교통복지과)	복지부(복지정보운영과), 지자체
	3. 특별교통수단 운영 효율화 및 대체수단 확대	국토부 (생활교통복지과)	지자체
	4. 특별교통수단 차량 종류의 다양화	국토부 (생활교통복지과)	지자체
	5. 교통소외지역 고령자 의료·교통 복지지원 서비스 확대	국토부 (버스정책과) (모빌리티정책과) (생활교통복지과)	지자체
Ⅱ. 물리적 장애물 없는 환경 조성	**[1] 여객시설 접근성 및 교통수단 간 연계성 강화**		
	1. 교통약자의 저상버스 이용 활성화를 위한 시설개선	지자체	국토부(생활교통복지과), 행안부(안전개선과)
	2. 육상-해상 교통수단간 연계 및 환승체계 마련	해수부 (연안해운과)	지자체
	3. 실태조사 결과를 활용한 이동편의시설 개선	국토부 (생활교통복지과)	지자체
	4. 여객선 기준적합 설치율 개선사업	해수부 (연안해운과)	교통수단사업자

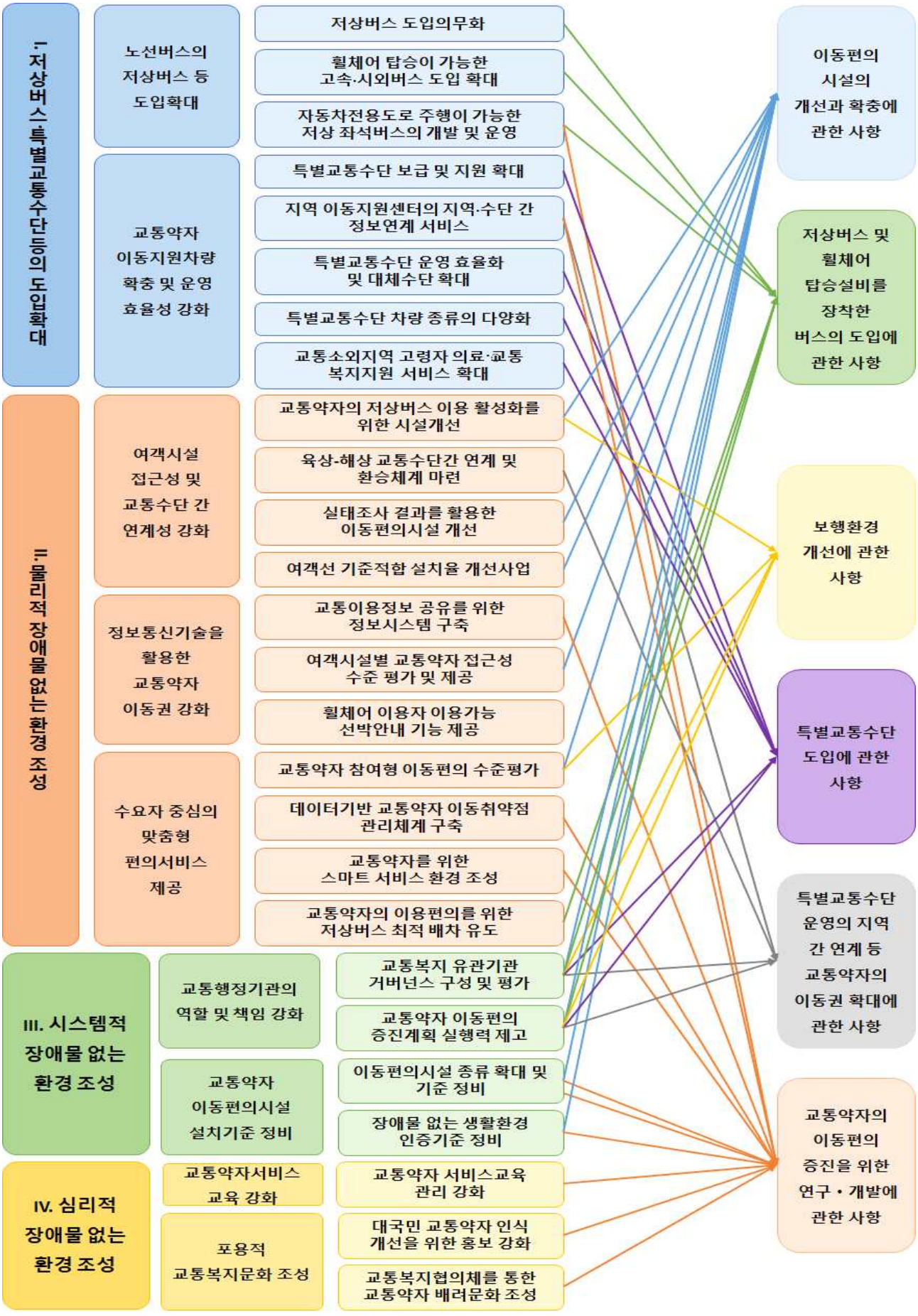
정책추진과제		주관기관	공동기관
	[2] 정보통신기술 기반 교통약자 이동권 강화		
	1. 교통이용정보 공유를 위한 정보시스템 구축	국토부 (생활교통복지과)	-
	2. 여객시설별 교통약자 접근성수준 제공	국토부 (생활교통복지과)	지자체
	3. 휠체어 이용자 이용가능 선박안내 기능 제공	해수부 (연안해운과)	해운조합
	[3] 수요자 중심의 맞춤형 편의서비스 제공		
	1. 교통약자 참여형 이동편의 수준평가	국토부 (생활교통복지과)	-
	2. 데이터기반 교통약자 이동취약점 관리체계 구축	철도사업자, 도시철도사업자	지자체
	3. 교통약자를 위한 스마트 서비스 환경 조성	국토부 (항공정책과) (철도사업자)	공항사업자, 국가철도공단, 철도사업자(SR 등)
	4. 교통약자의 이용편의를 위한 저상버스 최적 배차 유도	국토부 (생활교통복지과)	지자체
III. 시스템적 장애물 없는 환경 조성	**[1] 교통행정기관의 역할 및 책임 강화**		
	1. 교통복지 유관기관 거버넌스 구성 및 평가	국토부 (생활교통복지과)	지자체, 교통사업자
	2. 교통약자 이동편의 증진계획 실행력 제고	국토부 (생활교통복지과)	지자체
	[2] 교통약자 이동편의시설 설치기준 정비		
	1. 이동편의시설 종류 확대 및 기준 정비	국토부 (생활교통복지과)	해수부(연안해운과)
	2. 장애물 없는 생활환경 인증기준 정비	국토부 (생활교통복지과)	복지부(장애인권익지원과)
IV. 심리적 장애물 없는 환경 조성	**[1] 교통약자서비스 교육 강화**		
	1. 교통약자 서비스교육 관리 강화	국토부 (생활교통복지과)	복지부(장애인권익지원과) 교통사업자
	[2] 포용적 교통복지문화 조성		
	1. 대국민 교통약자 인식개선을 위한 홍보 강화	국토부 (생활교통복지과)	해수부(연안해운과), 지자체, 교통사업자
	2. 교통복지협의체를 통한 교통약자 배려문화 조성	지자체	철도사업자 도시철도사업자

□ 과제별 추진 일정

정책추진과제		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년
I. 저상버스·특별교통수단 등의 도입 확대	① 노선버스의 저상버스 등 도입확대					
	1. 저상버스 도입 의무화	■	■	■	■	■
	2. 휠체어 탑승이 가능한 고속·시외버스 도입 확대	■	■	■	■	■
	3. 자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스의 개발 및 운영	■	■	■	■	■
	② 교통약자 이동지원차량 확충 및 운영 효율성 강화					
	1. 특별교통수단 보급 및 지원 확대	■	■	■	■	■
	2. 지역 이동지원센터의 지역·수단 간 정보연계 서비스	■	■	■	■	■
	3. 특별교통수단 운영 효율화 및 대체수단 확대	■	■	■	■	■
	4. 특별교통수단 차량 종류의 다양화	■	■	■	■	■
	5. 교통소외지역 고령자 의료·교통 복지지원 서비스 확대		■	■	■	■
II. 물리적 장애물 없는 환경 조성	① 여객시설 접근성 및 교통수단 간 연계성 강화					
	1. 교통약자의 저상버스 이용 활성화를 위한 시설개선	■	■	■	■	■
	2. 육상-해상 교통수단간 연계 및 환승체계 마련		■	■	■	
	3. 실태조사 결과를 활용한 이동편의시설 개선	■	■	■	■	■
	4. 여객선 기준적합 설치율 개선사업	■	■			
	② 정보통신기술 기반 교통약자 이동권 강화					
	1. 교통이용정보 공유를 위한 정보시스템 구축	■	■	■	■	■
	2. 여객시설별 교통약자 접근성수준 제공			■	■	

정책추진과제		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년
	3. 휠체어 이용자 이용가능 선박안내 기능 제공					
	[3] 수요자 중심의 맞춤형 편의서비스 제공					
	1. 교통약자 참여형 이동편의 수준평가					
	2. 데이터기반 교통약자 이동취약점 관리체계 구축					
	3. 교통약자를 위한 스마트 서비스 환경 조성					
	4. 교통약자의 이용편의를 위한 저상버스 최적 배차 유도					
III. 시스템적 장애물 없는 환경 조성	**[1] 교통행정기관의 역할 및 책임 강화**					
	1. 교통복지 유관기관 거버넌스 구성 및 평가					
	2. 교통약자 이동편의 증진계획 실행력 제고					
	[2] 교통약자 이동편의시설 설치기준 정비					
	1. 이동편의시설 종류 확대 및 기준 정비					
	2. 장애물 없는 생활환경 인증기준 정비					
IV. 심리적 장애물 없는 환경 조성	**[1] 교통약자서비스 교육 강화**					
	1. 교통약자 서비스교육 관리 강화					
	[2] 포용적 교통복지문화 조성					
	1. 대국민 교통약자 인식개선을 위한 홍보 강화					
	2. 교통복지협의체를 통한 교통약자 배려문화 조성					

□ [참고] 과제별 분류


I. 저상버스·특별교통수단등의 도입확대
노선버스의 저상버스 등 도입확대
저상버스 도입의무화
휠체어 탑승이 가능한 고속·시외버스 도입 확대
자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스의 개발 및 운영
교통약자 이동지원차량 확충 및 운영 효율성 강화
특별교통수단 보급 및 지원 확대
지역 이동지원센터의 지역·수단 간 정보연계 서비스
특별교통수단 운영 효율화 및 대체수단 확대
특별교통수단 차량 종류의 다양화
교통소외지역 고령자 의료·교통 복지지원 서비스 확대
II. 물리적 장애물없는 환경 조성
여객시설 접근성 및 교통수단 간 연계성 강화
교통약자의 저상버스 이용 활성화를 위한 시설개선
육상-해상 교통수단간 연계 및 환승체계 마련
실태조사 결과를 활용한 이동편의시설 개선
여객선 기준적합 설치율 개선사업
정보통신기술을 활용한 교통약자 이동권 강화
교통이용정보 공유를 위한 정보시스템 구축
여객시설별 교통약자 접근성 수준 평가 및 제공
휠체어 이용자 이용가능 선박안내 기능 제공
수요자 중심의 맞춤형 편의서비스 제공
교통약자 참여형 이동편의 수준평가
데이터기반 교통약자 이동취약점 관리체계 구축
교통약자를 위한 스마트 서비스 환경 조성
교통약자의 이용편의를 위한 저상버스 최적 배차 유도
III. 시스템적 장애물 없는 환경 조성
교통행정기관의 역할 및 책임 강화
교통복지 유관기관 거버넌스 구성 및 평가
교통약자 이동편의 증진계획 실행력 제고
교통약자 이동편의시설 설치기준 정비
이동편의시설 종류 확대 및 기준 정비
장애물 없는 생활환경 인증기준 정비
IV. 심리적 장애물 없는 환경 조성
교통약자서비스 교육 강화
교통약자 서비스교육 관리 강화
포용적 교통복지문화 조성
대국민 교통약자 인식 개선을 위한 홍보 강화
교통복지협의체를 통한 교통약자 배려문화 조성
이동편의 시설의 개선과 확충에 관한 사항
저상버스 및 휠체어 탑승설비를 장착한 버스의 도입에 관한 사항
보행환경 개선에 관한 사항
특별교통수단 도입에 관한 사항
특별교통수단 운영의 지역 간 연계 등 교통약자의 이동권 확대에 관한 사항
교통약자의 이동편의 증진을 위한 연구·개발에 관한 사항