

발 간 등 록 번 호

11-1620000-000927-01



2023.08

장애인 이동권 보장 현황 모니터링

(특별교통수단, 보도점자블록)

발 간 등 록 번 호

11-1620000-000927-01

장애인 이동권 보장 현황 모니터링

(특별교통수단, 보도점자블록)

2023. 08.

장애인 이동권 보장 현황 모니터링

(특별교통수단, 보도점자블록) 결과보고서를 제출합니다.

2023. 08. 11

모니터링수행기관	사회복지연구소 가치
모 니 터 링 단 장	김홍철 (사회복지연구소 가치 대표)
단	권경패 (오산대학교 사회복지학과 겸임교수)
원	김도영 (제주국제대학교 사회복지학과 교수)
	이지연 (사회복지연구소 가치 연구원)
	최예슬 (성균관대학교 사회복지학과 석사과정)

이 보고서는 모니터링 수행기관의 결과물로서,
국가인권위원회의 입장과 다를 수 있습니다.

모니터링 요약

I. 서론

1. 모니터링의 필요성 및 목적

- 장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 사람, 어린이 등 일상생활에서 이동에 불편을 느끼는 사람을 ‘교통약자’라고 한다. 교통약자는 총인구의 30%를 차지하며 2026년까지 매년 0.5%씩 증가할 것으로 전망하고 있다.
- 교통약자의 이동권을 단순히 물리적 환경에 대한 접근만으로 보는 것이 아니라 이동을 통해 제반되는 다양한 사회참여와 이를 통한 심리·사회적인 면까지 포함하는 삶의 질의 영역에서 바라보아야 한다.
- 장애인의 이동권은 비장애인과 동등하게 안전하고 자유로우며 편리하게 이동할 수 있는 권리로써, 장애인도 비장애인이 이용하는 교통수단을 차별 없이 이용할 수 있어야 하고 안정한 이동이 보장되어야 하며 언제든지 자유롭게 편리하게 이동할 수 있어야 한다.
- 장애인들의 선호도가 높은 대표적인 교통수단인 특별교통수단은 정부 차원에서 점차적으로 보급률을 확대해가고 있으나, 2021년 기준 지방자치단체별 특별교통수단 보급률은 86.0%로 경기도와 경상남도를 제외하고는 법정 운영대수 기준에 미치지 못하고 있으며, 보행환경의 이동편의시설 기준적합 설치율은 77.6%로 매우 낮다. 결국 이동 편의 인프라가 법적 기준에도 미치지 못하면서 교통약자가 체감하는 서비스의 질적 수준이 미흡하여 많은 불편을 느끼고 있다.
- 정부도 장애인 이동권 강화를 위해 특별교통수단 공급 확대 등을 중점으로 추진하고 있으나, 장애인의 이동권 보장을 위한 기본법인 「교통약자의 이동편의 증진법」에서는 특별교통수단의 도입 및 운영에 대해 지자체마다 조례로 정하도록 하면서, 지자체별 이동 편의 제공 인프라 및 서비스 질에서 차이가 나는 것이 한계로 작용하고 있다.
- 이에 특별교통수단과 보도점자블록의 현황을 모니터링하여 장애인을 둘러싼 이동환경 변화에 선제적이고 유연한 대응, 정책적 인식 제고 도모 및 궁극적으로 장애인의 이동권 향상에 기여하고자 한다.

2. 모니터링 내용 및 방법

- 본 모니터링의 수행을 위한 연구방법은 특별교통수단 및 보도점자블록 관련 문헌분석, 서비스를 이용하는 장애인 당사자 및 서비스를 제공하는 운영주체(승무원, 운영담당자 등)를 대상으로 면접조사를 진행하였고, 문헌조사와 면접조사의 내용을 토대로 전문가의 의견을 수렴하였다.

- 문헌분석은 이동권의 중요성, 법과 제도, 교통약자 및 장애인 현황, 국내외 사례 조사 등으로 정리하였다.
- 특별교통수단 관련 문헌분석과 수도권 및 지역에 거주하는 장애인 12명과 운영기관 5곳의 승무원과 운영담당자 9명을 대상으로 면접조사로 진행했다.
- 보도점자블록 관련 문헌분석과 시각장애인 4명을 대상으로 면접조사로 진행하였다.
- 전문가를 상대로 특별교통수단과 보도점자블록의 제도상 개선, 문헌 및 면접조사의 결과 확인 및 문제에 대한 보완 사항 등에 대한 의견을 수렴하였다.

II. 문헌을 통한 모니터링

1. 장애인 이동권

- 장애인 이동권을 보행권과 교통권을 포괄하는 개념으로 단순히 보행이나 이동수단을 통해 목적지에 도달하는 것을 넘어서 어떤 수단을 이용할 것인지 자유롭게 선택할 수 있어야 하며, 이동수단 선택 및 이용에 있어서 어떠한 사회적 제한도 있어서는 안되는 자유권까지도 포함된다.
- 장애인에게 이동권은 신체적 불편요소의 제거를 위한 것이 아니라, 사회구성원으로서 지역주민과 상호작용하며 삶을 영위하는 통합된 사회적 존재로서 참여와 통합을 이루게 하는 필수요소인 것이다.

2. 관련 법과 제도

- 장애인 등 교통약자와 관련한 현행 법제로는 「헌법」, 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률」, 「교통약자의 이동편의 증진법」, 「장애인차별금지 및 권리구제 등에 관한법률」, 「노인복지법」 등이 있다.
- 장애인 이동권과 관련된 제도로는 특별교통수단과 보도점자블록 등이 있다.
 - 특별교통수단: 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동을 지원하기 위하여 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량(장애인콜택시, 나비콜, 행복콜, 부름콜 등)
 - 보도점자블록: 도로상에 설치하는 안전시설은 도로의 부속시설로서 장애인·노인·임산부 등이 일상생활에서 안전하고 편리하게 시설과 설비를 이용하며 보행 및 이동에 필요한 정보를 제공
- 장애인 이동권 보장을 위한 제도개선으로 제4차 교통약자 이동편의 증진계획(2022~2026)에 저상버스 및 휠체어 탑승 가능한 고속버스 도입 확대, 여객터미널과 휴게소에 대한 이동편의시설 개선 등의 내용을 포함하여 노력하고 있다. 또한 중증 보행장애인 이동지원 개선을 위해 특별교통수단 24시간 운행, 광역이동 의무화 및 운영비 국비지원, 법정대수 조정을 위한 법령이 시행(2023년 7월)되었다.

3. 교통약자 및 장애인현황

- 교통약자(장애인, 고령자, 임산부, 영유아동반자, 어린이)는 2021년 15,509천명이며 교통약자 중 장애인은 2021년 2,645천명이다. 교통약자는 매년 증가하고 있으며 수도권에 집중돼 있다.
- 2026년까지 총인구는 연평균 0.1% 감소하지만 교통약자는 연평균 2.0% 증가하며 장애인은 연평균 0.5% 증가할 것으로 예상된다.

4. 특별교통수단

- 특별교통수단 이용 대상자에 대한 규정은 「교통약자의 이동편의 증진법」 시행규칙에 따라 중증 보행장애인 또는 65세 이상 고령자 등으로 제한하고 있으나, 광역시도 및 지자체 조례와 운영규정에 따라 일시적 휠체어 이용자, 임산부, 영유아동반자 등으로 확대하고 있다.
- 특별교통수단 보급률의 증가세에도 현재까지 법정 대수(2021년 기준보급률 86.0%)를 충족하지 못하고 있으며, 경기도(112.7%)와 경상남도(107.3%)만이 법정 대수를 충족하고 있다. 특히 수도권(서울시, 인천시, 경기도)의 보급률은 전국 평균보다 12.1% 높게 나타난다.
- 특별교통수단은 전화, 홈페이지, 전용앱 등을 통해 예약 또는 즉시콜로 이용할 수 있다. 지역에 따라 1일 최대 이용횟수의 제한을 두거나 이용요금에서도 차이를 보이면서 장애인이 어느 지역에 사느냐에 따라 서비스의 양과 질에서 차이가 발생할 수 있다. 또한 특별교통수단 이용 시 예약취소 또는 폭언, 폭행, 신체접촉 등이 발생할 경우 이용제한을 두고 있다. 하지만 예약취소 또는 비승차 등의 경우에 일부 이동지원센터에서 과도한 차량이용 제한 위반 횟수 적용기간과 이용제한 기간으로 장애인의 이동권이 제한될 수 있다.
- 2021년 교통약자 이동편의 실태조사 연구 결과에 따르면, 특별교통수단을 이용하는 장애인의 전반적인 만족도는 지역에 따라 차이는 있지만 평균 62.5점으로 나타났으며, 대체수단을 이용하는 장애인의 전반적인 만족도는 67.8점으로 나타났다.

5. 보도점자블록

- 2021년 교통약자 이동편의 실태조사 연구 결과에 따르면, 시각장애인이 이용하는 여객시설 중 보도점자블록 기준적합 설치율이 버스정류장 45.4%이며, 안내판 점자 및 음성안내 13.7%, 버스정보 조회 버튼 19.6%, 점형블록 33.4%, 선형블록 33.5%로 나타났다.
- 여객시설 주변 보행환경의 기준적합 설치율은 77.6%로, 점자블록(60.1%) 및 차량 진출입부(68.8%)의 기준적합 설치율이 미흡한 것으로 나타났다. 여객시설의 보도점자블록을 8개 광역시와 9개 도로 나눠 기준적합 설치율을 보면, 8개 광역시가 9개 도지역보다 기준적합 설치율이 매우 높게 나타난다. 결국 보도점자블록의 기준적합 설치율이 전국적으로 미흡하고, 광역시보다 도지역이 더욱 열악한 것으로 나타나면서 시각장애인이 거주지역에 따라 보행환경에 차이가 발생하게 된다.

6. 국내·외 사례

- 장애인 등의 이동권을 보장하기 위한 수단으로 특별교통수단 외에도 장애인생활이동지원과 자율주행 유상 운송서비스(시범운영) 등이 있다. 해외에서는 일본의 UD(Universal Design)택시, 영국의 수요응답형교통서비스(DRT)인 다이얼어라이드, 영국의 블랙캡 등 다양한 교통수단을 도입하여 선택권과 이동권 증진을 위해 노력하고 있다.
- 일본의 UD택시와 영국의 블랙캡은 장애인과 비장애인이 함께 이용하는 교통수단이며, 특히 일본은 전 택시를 UD택시로 전환을 추진하고 있다.

Ⅲ. 면접조사를 통한 모니터링

- 특별교통수단 면접조사는 수도권(서울시, 경기도)과 광역시도 또는 지자체(강원, 경상북도, 경상남도, 부산시, 전라남도, 제주도)에 거주하는 장애인 12명과 운영기관 5곳의 근로자 9명을 대상으로 진행했다. 보도점자블록 관련 면접조사는 시각장애인 4명을 대상으로 진행했으며 보행환경의 요소는 보행의 안전성, 치안성, 경관성, 쾌적성, 편리성 등으로 구분할 수 있는데 이 가운데 통행 안전성, 편리성에 초점을 맞추어 인터뷰를 진행하였다. 마지막으로 이동권 관련 연구 경험 등이 있는 전문가 2명의 의견을 수렴하였다.

(특별교통수단 이용 장애인)

- 특별교통수단 인터뷰는 수도권(서울시, 경기도)과 광역시도 또는 지자체(강원, 경상북도, 경상남도, 부산시, 전라남도, 제주도)에 거주하는 장애인 12명과 운영기관 5곳의 인력 12명을 대상으로 진행했으며, 이동권 관련 연구 경험 등이 있는 전문가 2명의 의견을 수렴하였다.
- 장애인 이동권이 점진적으로 보장되면서 일상생활의 변화가 생기고 삶에 긍정적 영향을 주고 있다. 특별교통수단 예약 방법이 다양화되면서 불편함이 감소되었고, 정시도착 비율이 높고 안전 및 편의장치가 개선되면서 이용이 더욱 편리해지고 있다.
- 최근 특별교통수단 확대뿐만 아니라 대체수단까지 도입이 확대되고 있으나 여전히 배차, 대기시간, 광역 또는 인근 지자체 간 이동 문제는 존재한다. 또한 과도한 개인정보 수집에 대해서는 면접 대상 장애인들은 경험해보지 않았고, 정보수집 관련해서 민감하게 반응하지 않았다. 반면 광역시도 간 이동이나 거주 광역시도 내에서 전 지역 이동에 대해서는 확대가 필요하다는 의견을 보였다.
- 대부분의 장애인은 특별교통수단의 차량과 이동지역의 확대를 바라고 있으며, 일부 장애인들은 바우처 택시 등 대체수단을 확대하여 휠체어 사용 장애인은 특별교통수단 중심, 비휠체어장애인은 대체수단 중심으로 구분하여 효율적으로 운영되기를 바라고 있다.

(특별교통수단 운영기관 종사자)

- 광역 간 또 광역 내 지자체 간 이동이 점차 확대되고 있으나, 현재는 예산 및 제도적 한계로 완전한 광역 간 이동에는 한계를 지닌다. 특히 휠체어를 이용하는 중증 보행장애인의 이동지원을 개선하기 위해 특별교통수단의 24시간, 광역 이동 의무화 및 운영비 국비 지원을 위한 법령이 개정되었지만, 실제 많은 부분이 지자체 조례에 의해 운영되면서 조례 개정 및 제도 반영을 위해서는 일정 기간이 소요되기 때문에 당분간 혼란이 예상된다.
- 제한된 예산으로 인해 종사자(상담원, 승무원)의 처우개선 및 법정 대수 이상을 확보하고 운영하는데 한계를 지닌다. 또한 법정 대수를 확보해도 휴가자, 휴게시간 보장, 정비, 인력 부족으로 인해 가동률을 높이는 데도 어려움이 있다. 하지만 장애인이 많이 이용하는 시간에 가동률을 높이고 있다.
- 승무원의 업무는 일반적으로 승하차 지원까지인데도 불구하고, 장애인이 생활지원(장보기, 집 옮기기 등)과 초과인원 승차 요구 등을 요구하기도 한다.
- 개인정보 관리를 강화하고 수집 내용도 최소화하고 있으며, 최근 블랙박스 영상관리도 강화하고 있다. 그리고 차량 승하차 편의 및 안전시설을 개선하고 있으며 승무원 및 상담원에 게 폭언 등으로 인한 탑승제한 사례는 거의 없다.

(보도점자블록 이용 시각장애인)

- 보도점자블록이 마모가 심해서 선형 또는 점형인지 구분하기 힘든 경우도 발생하고 있다. 또한 보도점자블록 근접하여 설치물(전신주, 맨홀 등)이 있어 위험할 수 있어서 보도점자블록의 유지·관리 강화가 필요하다.
- 보도점자블록의 효용성을 높이기 위해 전자기기를 보조기기로 사용하는 방안을 제안했다. 또한 음성유도기를 버스정류장이나, 신호등이 있는 거리에 확대 설치해 시각장애인이 당황하지 않고 이동성이 확보되게 해야 한다. 또한 현재의 보도점자블록을 개선할 필요가 있다. 현재의 재질은 마모가 심하며, 마모로 인해 미끄럽고 인도와 구분이 어렵기도 한다.
- 건물 내 보도점자블록 설치할 경우, 명확한 설치 규정에 의해 진행되어야 하며, 우선적 공중화장실 또는 안내데스크까지의 유도선을 설치할 필요성을 언급하였다.

(전문가 의견수렴)

- 장애인 이동권은 삶과 직접적으로 연관되어 반드시 보장되어야 하기 때문에, 이동권과 관련된 제도인 특별교통수단 등이 필요시 언제든지 이용할 수 있도록 확대되어야 하며, 접근성 강화를 위해 보도점자블록의 관리체계를 강화해 보행환경을 개선해야 한다.
- 특별교통수단의 대기시간 문제 등을 해소하기 위해 일부 지자체가 아닌 전국적으로 대체수단의 도입 확대와 바우처택시뿐만 아니라, 임차택시 등을 다양화시켜 특별교통수단 이용자를 분산시키는 것도 중요하다.

- 지역 간 이용 대상, 이용요금, 이동지역 등에 차이가 발생하고 있다. 누구나 어디에 거주 하든 동일한 서비스를 받을 수 있도록 전국 공통 운영가이드 마련과 함께 지역별 특성을 고려한 기준설정이 필요하다.
- 현재의 보도점자블록은 설치기준에 따라 설치율이 증가하고 있지만, 관리체계는 미흡하다. 보행로를 보행자만 아니라 전기, 통신, 상하수도 등 여러 기관이 사용하는 만큼, 각 기관의 협력체계를 갖춰 보도점자블록의 관리체계를 구축할 필요가 있다.
- 보도점자블록 위에 불법주정차 및 적재물 등으로 실제 사용하기 어려운 경우가 많다. 비장애인의 보도점자블록에 대한 중요성을 인식하고 시각장애인의 보행에 방해되지 않도록 해야 한다.

IV. 결론 및 제언

- 장애인 이동권 증진을 위해 「교통약자 이동편의 증진법」이 제정되면서 특별교통수단, 대체수단 등 다양한 제도가 도입될 수 있었다. 하지만 장애인이 어느 지역에 사느냐에 따라 서비스 이용의 차이가 발생하고 있다. 따라서 지역 간 차이를 줄이기 위해 제도개선과 예산지원을 통해 지역 간 차이를 줄여갈 수 있어야 한다.
- 특별교통수단 이용 제한 규정을 광역이동지원센터 또는 지자체 이동지원센터에서 수립하고 적용하고 있다. 이동지원센터에 공개된 이용제한 규정을 분석한 결과 일부 이동지원센터에서 이용 제한 규정 위반 횟수 적용 기간과 이용 제한 기간이 과도하게 이동권을 제한할 수 있다. 따라서 과도하게 장애인 이동권이 제한될 수 있는 규정에 대한 수정·보완이 필요하다.
- 대체수단 등의 확대를 통해 특별교통수단 이용자의 분산과 장애인의 이동수단 선택권을 강화하며 결과적으로 장애인의 이동권을 증진 및 서비스의 질을 강화해야 한다.
- 광역 및 지자체 간 완전한 이동을 실현하고 장애인의 이동권 증진을 위해서 특별교통수단의 확충도 중요하지만, 비장애인과 동등하게 대중교통을 이용할 수 있는 환경조성이 필요하다.
- 장애인의 광역 또는 지자체 간 이동서비스를 개선하기 위해서 장애인의 이동 수요를 파악하여 제도개선에 적용해야 한다.
- 특별교통수단 제도개선을 위해서는 특별교통수단을 이용하는 장애인 및 단체, 운영기관의 종사자, 비장애인 교통약자 등의 의견을 공유하고 협업하는 체계 구축이 필요하다.
- 보행로의 사용기관 간 협력체계를 구축하여 유지·관리 강화를 위해 노력해야 하며 비장애인의 인식 전환도 필요하다.
- 보도점자블록의 효용성을 높이기 위한 다양한 보조기기 및 설치기준 확대가 필요하다.

- 결과적으로 장애인 이동권은 삶과 직접적으로 연관되기에 보장되어야 하기 때문에, 이동권과 관련된 제도인 특별교통수단 등이 필요시 어디서나 언제든지 이용할 수 있도록 확대되어야 하며, 시각장애인의 이동권을 증진하기 위해서는 특별교통수단 뿐만 아니라 보도점자 블록의 설치 확대 및 관리체계를 강화해 보행환경을 개선해야 한다. 이를 위해서는 누구 하나의 노력으로 실현되기는 어렵다. 장애인과 비장애인, 정부와 지자체, 관련 전문가와 단체 등 모두가 참여해 서로의 의견을 공유하고 협의하고 추진할 때 장애인 이동권 보장에 한 걸음 더 나아갈 것이다.

목 차

I. 서론

1. 모니터링의 필요성 및 목적	3
2. 모니터링 내용 및 방법	5

II. 문헌을 통한 모니터링

1. 장애인 이동권	9
2. 관련 법과 제도	11
3. 교통약자 및 장애인 현황	30
4. 특별교통수단	47
5. 보도점자블록	70
6. 국내·외 사례	81

III. 면접조사를 통한 모니터링 (특별교통수단, 보도점자블록)

1. 면접조사 개요	89
2. 특별교통수단	91
3. 보도점자블록	106
4. 전문가 의견	113

IV. 결론 및 제언

1. 결론	117
2. 제언	123

V. 참고문헌

VI. 부록

표 목 록

<표 1> 점자보도블록의 형태 및 규격	20
<표 2> 교통약자 현황(2017~2021년)	30
<표 3> 광역시도별 교통약자 현황	32
<표 4> 장애인 현황 분석	34
<표 5> 장애유형별 현황(2021년)	35
<표 6> 광역시도별 장애인 현황	36
<표 7> 수도권(서울, 인천, 경기) 장애인 현황(2022년)	37
<표 8> 광역시도별 장애인유형 현황	40
<표 9> 수도권 장애유형별 장애인구	42
<표 10> 교통약자 유형별 장애인구 추계	46
<표 11> 특별교통수단 법정대수, 운행대수, 보급률(2019~2021년)	49
<표 12> 광역시도 특별교통수단 법정대수, 운행대수, 보급률(2019~2021년) ...	50
<표 13> 광역시도 대체수단 현황(2019~2021년)	53
<표 14> 수도권 대체수단 현황(2019~2021년)	55
<표 15> 특별교통수단 운영현황	58
<표 16> 광역이동지원센터 운영현황	59
<표 17> 특별교통수단 이용제한	61
<표 18> 특별교통수단 전반적 만족도	63
<표 19> 특별교통수단 영역별 만족도	64
<표 20> 특별교통수단 지역 및 배차완료 시간	64
<표 21> 특별교통수단 보급률과 배차 관계	65
<표 22> 대체수단 전반적 만족도	67
<표 23> 대체수단 영역별 만족도	68
<표 24> 대체수단 지역 및 배차완료 시간	68
<표 25> 여객시설의 이동편의시설 기준적합 설치현황	70

<표 26> 여객시설자동차 터미널 시설의 이동편의시설 기준적합 설치현황	71
<표 27> 여객자동차터미널 지역별 기준적합 설치현황	71
<표 28> 도시철도 및 광역철도 역사 기준적합 설치현황	72
<표 29> 도시철도 및 광역철도 역사의 지역별 기준적합 설치현황	72
<표 30> 철도역사 기준적합 설치현황	73
<표 31> 철도역사의 지역별 기준적합 설치현황	74
<표 32> 공항여객터미널 기준적합 설치현황	74
<표 33> 공항여객터미널 공항별 기준적합 설치현황	75
<표 34> 여객선터미널 기준적합 설치현황	75
<표 35> 여객선 터미널 무역항/연안항 기준적합 설치현황	76
<표 36> 여객선 터미널 지역별 기준적합 설치현황	76
<표 37> 버스정류장 기준적합 설치현황	77
<표 38> 버스정류장의 지역별 기준적합 설치현황	78
<표 39> 보행환경 기준적합 설치현황	78
<표 40> 보행환경의 지역별 기준적합 설치현황	79
<표 41> 교통약자 거점시설 보행환경 기준적합 설치현황	79
<표 42> 교통약자(보행자) 사고다발지점 보행환경 기준적합 설치현황	80
<표 43> 특별교통수단 면접조사 대상	89
<표 44> 보도점자블록 면접조사 대상	90

그림 목록

<그림 1> 특별교통수단 명칭	15
<그림 2> 특별교통수단	16
<그림 3> 특별교통수단 예약 방법	17
<그림 4> 보도점자블록 모형	20
<그림 5> 보도점자블록의 설치유형	23
<그림 6> 보도점자블록의 설치유형	24
<그림 7> 보도점자블록의 설치유형	24
<그림 8> 보도점자블록의 설치유형	25
<그림 9> 보도점자블록의 설치유형	25
<그림 10> 보도점자블록의 설치유형	25
<그림 11> 직각으로 방향을 전환하는 경우	26
<그림 12> 비스듬하게 유도되는 경우	27
<그림 13> 장애인 연령별 분포	35
<그림 14> 시각장애인생활이동지원 서비스	81
<그림 15> 자율주행 유사 운송 서비스	82
<그림 16> UD택시 인증 마크	83
<그림 17> UD택시 내외부 모습	84
<그림 18> 다이얼라이드 차량	85
<그림 19> 블랙캡 차량	86
<그림 20> 안전고리	97
<그림 21> 차량내부 블랙박스	103
<그림 22> 차량편의 장치	105
<그림 23> 보도점자블록 위 방해물	107
<그림 24> 보도점자블록 위 불법주차 및 벨트 차단봉	110

1. 서론

- 1. 모니터링의 필요성 및 목적 3
- 2. 모니터링 내용 및 방법 5



I. 서론

1. 모니터링의 필요성 및 목적

- 장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 사람, 어린이 등 일상생활에서 이동에 불편을 느끼는 사람을 우리는 ‘교통약자’라고 한다. 국토교통부가 2022년 9월 발표한 ‘제4차 교통약자 이동편의 증진계획’에 따르면 2021년 기준 교통약자 인구는 전국 15,509천 명으로, 총인구 대비 약 30%를 차지하고 있다. 교통약자는 2016년 대비 약 80만 명 증가하여 약 7% 증가한 것으로 지속적인 증가세를 보이고 있으며, 2022년에서 2026년까지 연평균 0.5%씩 증가할 것으로 전망했다.
- 교통약자가 증가함에 따라 이동 편의에 대한 정책 추진이 매우 중요하게 되는데, 이는 교통약자의 이동권이 그들의 삶에 많은 영향을 미치기 때문이다. 특히 교통약자는 이동에 불편을 느끼는 사람으로 자유롭게 이동할 수 있는 권리인 이동권을 누리기에 어려움이 있고, 이는 일상생활을 비롯해 교육이나 노동 등 다양한 서비스를 이용할 기회의 제약으로 이어져 교통약자의 삶의 질이 낮아지게 된다. 즉, 교통약자의 이동권을 단순히 물리적 환경에 대한 접근만으로 보는 것이 아니라 이동을 통해 제반되는 다양한 사회참여와 이를 통한 심리·사회적인 면까지 포함하는 삶의 질의 영역에서 바라보아야 한다.
- 정부는 교통약자의 증가와 그들의 삶의 질을 향상하고 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 교통수단과 여객시설 및 도로에 이동편의시설을 확충하고 보행환경을 개선하는 등 사람중심의 교통체계를 구축함으로써 교통약자의 사회참여와 복지증진에 이바지하기 위해 2006년 「교통약자 이동편의 증진법(이하 교통약자법)」 제정하였다.
- 교통약자법이 제정됨에 따라 국토교통부 장관은 교통약자의 교통수단, 보행환경 등의 개선을 통한 교통약자의 이동권 확보를 위해 5년 단위의 ‘교통약자 이동편의 증진계획’을 수립하고 있다. 계획에 따른 추진으로 교통약자를 위한 교통수단 및 보행환경 개선 등 교통인프라가 확충되고 있는 것은 사실이나 교통약자의 이동불편은 여전히 심각하다.
- 특히 장애인의 이동권은 비장애인과 동등하게 안전하고 자유로우며 편리하게 이동할 수 있는 권리로서, 장애인도 비장애인이 이용하는 교통수단을 차별 없이 이용할 수 있어야 하고 안전한 이동이 보장되어야 하며 언제든지 자유롭게 편리하게 이동할 수 있어야 한다. 하지만 장애인들의 선호도가 높은 대표적인 교통수단인 특별교통수단은 정부 차원에서 점차적으로 보급률을 확대해가고 있으나 2021년 기준 지방자치단체별 특별교통수단 보급률은 86.0%로

경기도와 경상남도를 제외하고는 법정 운영대수 기준에 미치지 못하고 있으며, 보행환경의 이동편의시설 기준적합 설치율은 77.6%로 매우 낮다. 결국 이동 편의 인프라가 법적 기준에도 미치지 못하면서 교통약자가 체감하는 서비스의 질적 수준이 미흡하여 많은 불편을 느끼고 있다.

- 정부도 장애인 이동권 강화를 위해 특별교통수단 공급 확대 등을 중점으로 추진하고 있으나, 장애인의 이동권 보장을 위한 기본법인 「교통약자법」에서는 특별교통수단의 도입 및 운영에 대해 개별 지자체마다 조례로 정하도록 하면서, 지자체별 이동 편의 제공 인프라 및 서비스 질에서 차이가 나는 것이 한계로 작용하고 있다.
- 특별교통수단과 보도점자블록의 현황을 모니터링¹⁾하여 장애인을 둘러싼 이동환경 변화에 선제적이고 유연한 대응, 정책적 인식 제고 도모 및 궁극적으로 장애인의 이동권 향상에 기여하고자 한다.

1) 모니터링(Monitoring)은 서비스를 행하는 정책 대상이나 그룹에 대한 효율적인 집행, 효과적인 정책 수립에 필요한 과정으로, 향후에 정책 결정 과정에 발전적인 방안을 제시하는 중요한 사업이다. 이는 정해진 그룹이나 단일 대상을 주기적, 일시적으로 관찰하는 것으로 대상의 상태를 평가하고 변화를 예측하여 대비하고자 하는 행위라고 할 수 있다.

2. 모니터링 내용 및 방법

□ 본 모니터링을 수행하기 위한 연구 방법은 세 가지로 구분할 수 있다.

- 본 모니터링은 장애인 이동권 보장을 위한 특별교통수단 및 보도점자블록의 현황, 관련 법과 제도, 이용 현황 등을 파악하기 위해 문헌조사를 수행하였다. 교통약자의 이동권과 관련된 선행연구가 매우 부족한 상황이다. 일부 기관에서 이동편의 실태조사를 진행하고 있지만, 교통약자에 대한 전반적인 실태조사로 장애인 이동권 관련 내용은 한계를 지녔다. 따라서 기존 자료 및 운영기관의 공개자료를 활용하여 모니터링에 적용하기 위해 노력했다.
- 장애인 이동권 보장 모니터링을 위해 서비스를 이용하는 장애인 당사자 및 서비스를 제공하는 운영주체(승무원, 운영담당자 등)를 대상으로 면접조사를 진행하였다. 특히 교통약자이동 지원과 관련해서는 면접지역을 전국으로 했으며, 동일 서비스를 이용함에 있어 지역 및 운영 주체에 따른 서비스 차이가 있는지 듣고자 했다.
- 마지막으로 장애인 및 제공 주체의 면접조사 후, 관련 내용에 대해 전문가의 의견을 수렴 하였다. 이들은 다양한 분야에서 활동하고 있는 장애인 이동권과 관련된 전문가로써, 장애인 및 제공 주체 면접조사에서 주요 내용 및 정책적 한계 등에 대한 의견을 수렴하고자 했다.

□ 본 모니터링은 특별교통수단 및 보도점자블록을 중심으로 문헌고찰, 면접조사, 전문가 의견을 수렴하고 있다. 세부적으로 다음과 같다.

- 장애인 이동권 관련 문헌분석은 이동권의 중요성, 법과 제도, 교통약자 및 장애인 현황, 국내외 사례 조사 등으로 정리하였다.
- 특별교통수단 관련 문헌분석과 면접조사로 진행했다.
 - 문헌분석으로 특별교통수단 정의, 법정대수, 운영대수 보급률, 이용대상, 이용제한, 이용요금, 1일 이용횟수, 예약방법, 광역이동지원센터 현황, 대체수단 등에 대해 분석 하였다.
 - 면접조사를 통해 장애인 당사자에게는 이용목적, 이용주기, 차량예약, 불편 및 개선 사항, 인권침해 사례 등에 대해 조사를 진행했다. 또한 운영주체(담당자, 승무원 등)를 대상으로 예약 및 배차, 개인정보수집 범위, 운영상 어려운 점 및 개선 사항, 이용제한, 종사자 교육 등에 대해 조사를 진행하였다.

- 면접조사는 서울특별시, 부산광역시, 경기도, 강원도, 경상북도, 제주도 등에 거주하는 장애인 13명과 운영기관 5곳을 대상으로 진행하였다.
- 보도점자블록 관련 문헌분석과 면접조사로 진행하였다.
 - 문헌분석을 통해 보도점자블록의 설치대상시설, 여객시설 기준적합 설치현황, 설치율 등에 대해 분석하였다.
 - 면접조사를 통해 장애인 당사자에게 보행의 안전성, 편리성에 초점을 맞추어 조사를 진행하였다.
 - 면접조사는 시각장애인 4명을 대상으로 진행하였다.
- 전문가를 상대로 특별교통수단과 보도점자블록의 제도상 개선, 문헌 및 면접조사의 결과 확인 및 문제에 대한 보완 사항 등에 대한 의견을 수렴하였다.
- 마지막으로, 문헌분석 및 면접조사 등의 결과를 통해 장애인 이동권 보장을 위한 특별교통수단 및 보도점자블록의 제도 개선방안을 제시하였다.

II. 문헌을 통한 모니터링

1. 장애인 이동권	9
2. 관련 법과 제도	11
3. 교통약자 및 장애인 현황	30
4. 특별교통수단	47
5. 보도점자블록	70
6. 국내·사례	81

II. 문헌을 통한 모니터링

1. 장애인 이동권

- 인간은 사회구성원으로서 지역사회 내에서 독립적인 생활 유지 및 사회참여를 할 수 있어야 한다. 이는 어떠한 물리적, 환경적 제약 없이 오직 개인의 의지에 따라 자신이 원하는 곳까지 이동할 수 있어야 하는 권리인 이동권에서부터 접근해야 한다. 즉 이동은 사회의 구성원으로 사회활동과 참여를 위한 개인의 고유기능이며, 인간다운 생활을 영위하기 위한 필수 불가결한 기본적인 권리이다.
- 장애인 이동권에 앞서 1993년 비엔나선언 및 행동계획에서 '각국의 정부는 필요 발생시 장애인에게 이동 및 기타 권리에 대한 접근성을 보장해 줄 입법을 채택하거나 체계화할 것을 촉구한다'라고 내용이 선언문에 포함되면서 장애인의 접근권이 처음 언급되었다. 그리고 우리나라는 1997년 편의증진법을 통해 접근권을 명문화하였고, 2005년에야 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 이동편의시설 확충 및 보행환경을 개선하여 교통약자의 사회참여와 복지 증진을 하고자, 「교통약자의 이동편의 증진법(약칭: 교통약자법)」이 제정되었고, 이때 최초로 이동권이 정의되었다.
- 교통약자법이 제정되고 나서야 이동권 제약을 받는 장애인을 비롯한 고령자, 임산부, 아동 등을 교통약자(交通弱者)라고 정의하며, 인간으로서 존엄과 가치 및 행복을 추구할 권리를 보장받기 위하여 교통약자가 아닌 사람들이 이용하는 모든 교통수단, 여객시설 및 도로를 차별 없이 안전하고 편리하게 이용하여 이동할 수 있는 권리, 즉 교통약자는 기본적 권리로 이동권을 갖는다고 하였다.
- 장애인의 이동권은 비장애인에 비해 더욱 중요한 의미로 받아들여지게 된다. 왜냐하면 장애인에게 있어 독립생활 및 사회참여를 가로막는 장벽 중 하나로 이동을 말할 수 있기 때문이다. 신체적 제약만으로 이동에 자유롭지 못하면 일상생활을 비롯해 교육이나 노동, 다양한 서비스를 이용할 기회의 제약으로 이어져 장애인이 사회적 고립과 지역사회 내 자립에 영향을 미친다. 특히나 자신이 생활하는 지역사회 내에서 계속 살아갈 수 있도록 장애인 정책이 전환되고 있는 시점에서 이동권은 더욱 중요하게 작용할 수밖에 없으며, 이동이 자유롭지 않다면 자신의 의지대로 생활할 수 없기에 장애인에게 이동권은 매우 중요한 의미를 갖는다.

- 이때 장애인 이동권은 보행권과 교통권을 포괄하는 개념으로 한정된 것이 아니다. 단순히 보행이나 이동수단을 통해서 목적지에 도달하는 것을 넘어 어떤 수단을 이용할 것인지 자유롭게 선택할 수 있어야 하며, 이동수단 선택 및 이용에 있어서 어떠한 사회적 제한도 있어서는 안되는 자유권까지도 포함된다.

- 결국, 장애인에게 이동권은 단순히 신체적 불편요소의 제거를 위한 것이 아니라, 사회구성으로서 지역주민과 상호작용하면서 삶을 영위하는 통합된 사회적 존재로서 참여와 통합을 이루게 하는 필수요소인 것이다.

2. 관련 법과 제도

1) 장애인 이동권과 관련된 법

장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 사람, 어린이 등 일상생활에서 이동에 불편을 느끼는 사람을 뜻하는 “교통약자”와 관련한 현행 법제로는 「헌법」, 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률」(약칭: 장애인등편의법), 「교통약자의 이동편의 증진법」(약칭: 교통약자법), 「장애인차별금지 및 권리구제 등에 관한 법률」(약칭: 장애인차별금지법), 「노인복지법」등이 있다.

(1) 헌법

- 우리나라의 최고 기본법인 「대한민국 헌법」에서는 직접적으로 ‘교통약자’에 대한 내용을 명시하고 있지는 않지만, 여러 조문을 통해 간접적으로 「헌법」상 보장된 교통약자의 다양한 권리의 근거를 도출할 수 있다.
- 먼저 「헌법」 제10조 ‘모든 국민은 인간으로서의 존엄과 가치를 가지며, 행복을 추구할 권리를 가진다.’, 제34조 제1항의 ‘모든 국민은 인간다운 생활을 할 권리를 가진다.’고 명시되어 있다. 생활을 영위하고 행복을 추구하기 위해 자유롭게 움직이는 것은 가장 기본적으로 선결되어야 할 문제이다. 이러한 이동권과 접근권은 인간의 존엄과 가치를 보장하고 있는 「헌법」상 보장되어있는 권리이다.
- 또한 제11조 제1항에서 언급된 ‘모든 국민은 법 앞에 평등하다. 누구든지 성별·종교 또는 사회적 신분에 의하여 정치적·경제적·사회적·문화적 생활의 모든 영역에 있어서 차별을 받지 아니한다.’와 같이 생활의 모든 영역을 평등하게 누릴 권리와 제37조 제1항의 ‘국민의 자유와 권리는 헌법에 열거되지 아니한 이유로 경시되지 아니한다.’와 같이 모든 자유와 권리에 관련해서는 직접적으로 열거되지 않더라도 보장되어야 함을 언급하며, 교통약자를 포함한 모든 국민의 평등권과 자유권을 강조하고 있다.

(2) 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률」(약칭: 장애인등편의법)

- 1998년 4월 11일 시행된 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률」은 장애인·노인·임산부 등이 일상생활에서 안전하고 편리하게 시설과 설비를 이용하고 정보에 접근할 수 있도록 보장함으로써 이들의 사회활동 참여와 복지 증진에 이바지함을 목적으로 한다.

- 제4조(접근권) ‘장애인등은 인간으로서의 존엄과 가치 및 행복을 추구할 권리를 보장받기 위하여’ 역시 인간의 존엄과 가치, 행복추구권을 보장하는 「헌법」 제10조와 같으며, 제7조를 통하여 공원, 공공건물 및 공중이용시설, 공동주택 등 장애인들이 일상생활에서 이동하거나 시설을 이용할 때 편리하고, 정보에 쉽게 접근할 수 있도록 하기 위한 시설과 설비인 편의시설을 설치하도록 명시하고 있다. 이 법과 관련하여 법이 제정된 4월 10일을 편의증진의 날로 지정하고 국가와 지방자치단체는 편의시설에 대한 국민의 의식을 제고하고 관심을 확대하기 위해 취지에 맞는 행사 등 사업 시행을 위해 노력하고 있다.

(3) 「교통약자의 이동편의 증진법」(약칭: 교통약자법)

- 2006년 1월 28일부터 시행된 「교통약자의 이동편의 증진법」은 교통약자(交通弱者)가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 교통수단, 여객시설 및 도로에 이동편의시설을 확충하고 보행환경을 개선하여 사람중심의 교통체계를 구축함으로써 교통약자의 사회참여와 복지증진에 이바지함을 목적으로 하고 있다.
- 이 법에서는 교통약자의 정의를 ‘장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 사람, 어린이 등 일상생활에서 이동에 불편을 느끼는 사람’이라고 규정하였으며, 이 외에도 교통수단, 여객시설, 도로, 특별교통수단 등 교통약자의 이동과 관련한 다양한 정의를 규정하고 있다. 특히 제3조(이동권)에서 ‘교통약자는 인간으로서의 존엄과 가치 및 행복을 추구할 권리를 보장받기 위하여 교통약자가 아닌 사람들이 이용하는 모든 교통수단, 여객시설 및 도로를 차별 없이 안전하고 편리하게 이용하여 이동할 수 있는 권리를 가진다.’라고 정의하며 교통약자의 이동권을 강조하고 있다.
- 또한 「교통약자의 이동편의 증진법」에서는 5년 단위로 ‘교통약자 이동편의 증진계획’을 수립해야 한다고 규정한다. 해당 내용으로는 교통약자 이동편의 증진정책의 기본방향 및 목표에 관한 사항, 이동편의시설의 설치 및 관리 실태, 보행환경 실태와 개선사항, 이동편의시설의 개선과 확충에 관한 사항, 저상(底床)버스 및 휠체어 탑승설비를 장착한 버스의 도입에 관한 사항, 특별교통수단 도입과 지역간 연계 등 이동권 확대에 관한 사항 등을 포함하고 있으며, 지방교통약자 이동편의 증진계획과 연차별 수립계획에 대한 내용도 포함하고 있다.
- 2022년 개정을 통해 특별교통수단의 효과적 운영 및 관할 행정구역 내 시·군 간 특별교통수단의 원활한 환승·연계를 지원하기 위하여 광역이동지원센터를 설치하여야 함을 명시하며, 특별교통수단의 환승·연계 체계 구축을 통해 효과적인 광역적 이용을 통한 교통약자의 이동편의 증진을 기대할 수 있다.

(4) 「장애인차별금지 및 권리구제 등에 관한 법률」(약칭: 장애인차별금지법)

- 2008년 4월 11일 시행된 「장애인차별금지 및 권리구제 등에 관한 법률」은 모든 생활영역에서 장애를 이유로 한 차별을 금지하고 장애를 이유로 차별받은 사람의 권익을 효과적으로 구제함으로써 장애인의 완전한 사회참여와 평등권 실현을 통하여 인간으로서의 존엄과 가치를 구현함을 목적으로 한다.
- 제4조 제3항에서 ‘정당한 사유 없이 장애인에 대하여 정당한 편의 제공을 거부하는 경우’를 장애인에 대한 차별행위로 보고 있으며, 제19조(이동 및 교통수단 등에서의 차별금지) 1항에서 「교통약자의 이동편의증진법」 제2조제5호 및 제6호에 따른 교통사업자(이하 “교통사업자”라 한다) 및 교통행정기관(이하 “교통행정기관”이라 한다)은 이동 및 교통수단 등을 접근·이용함에 있어서 장애인을 제한·배제·분리·거부하여서는 아니 된다.’, 제4항 ‘교통사업자 및 교통행정기관은 장애인이 이동 및 교통수단 등을 장애인 아닌 사람과 동등하게 이용하여 안전하고 편리하게 보행 및 이동을 할 수 있도록 하는 데 필요한 정당한 편의를 제공하여야 한다.’ 등 장애인에 대한 차별금지 및 편의제공에 대해 명시하고 있다.

(5) 「노인복지법」

- 1981년 6월 5일 시행된 「노인복지법」은 노인의 질환을 사전예방 또는 조기발견하고 질환상태에 따른 적절한 치료·요양으로 심신의 건강을 유지하고, 노후의 생활안정을 위하여 필요한 조치를 강구함으로써 노인의 보건복지증진에 기여함을 목적으로 한다.
- 2018년 개정을 통해 신설된 제4조의2(안전사고 예방)에 따르면 ‘국가와 지방자치단체는 노인의 안전을 보장하고 낙상사고 등 노인에게 치명적인 사고를 예방하기 위하여 필요한 시책을 수립·시행하여야 한다.’고 명시하고 있다. 안전사고란 간단한 찰과상, 타박상 등에서부터 교통사고, 화재 등 안전과 관련된 상해로 인하여 신체적, 정신적, 경제적 고통이나 불편감을 초래하여 치료를 요하는 모든 사고²⁾를 뜻하는 것으로 제24조(지역봉사 지도원 위촉 및 업무) 노인에 대한 교통안전 및 교통사고예방 교육의 내용과 같은 맥락에서 교통약자인 노인을 위한 안전과 관련한 내용을 포함하고 있다.

2) 김고은(2014), 노인 안전사고 실태와 정책적 시사점, 노인인력개발포럼

2) 장애인 이동권과 관련된 제도

(1) 특별교통수단

- 특별교통수단이란 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동을 지원하기 위하여 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량을 말한다(교통약자의 이동편의 증진법 제2조8항).
- 특별교통수단의 운영을 위해 시장이나 군수는 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동편의를 위하여 국토교통부령으로 정하는 대수 이상의 특별교통수단을 운영하고 있다. 이를 위해 각 지자체별로 특별교통수단을 이용하려는 교통약자와 특별교통수단을 운행하는 자를 통신수단 등을 통하여 연결해주는 이동지원센터를 설치·운영하고 있다. 또한, 도지사는 특별교통수단의 효과적 운영 및 관할 행정구역 내 시·군간 특별교통수단의 원활한 환승·연계를 지원하기 위하여 광역이동지원센터를 설치·운영하고 있다.
- 특별교통수단은 각 지자체별 실무적으로 부르는 명칭이 장애인콜택시(서울특별시), 두리발(부산광역시), 희망콜(광주광역시), 누리콜(세종특별자치시), 나드리콜(대구광역시), 누비콜(창원시), 행복콜(강릉시), 부름콜(경상북도) 등으로 매우 다양하다.
- 특별교통수단의 운영 대수는 교통약자 이동편의 증진법 시행규칙(제5조)에 따라 정해지고 있다.
 - 인구가 10만명 이하인 특별시·광역시·특별자치시·특별자치도·시·군의 경우: 「장애인복지법 시행규칙(제28조제1항)」에 따른 보행상의 장애인으로서 같은 규칙 별표 1에 따른 장애의 정도가 심한 장애인(이하 2조 및 제6조에서 “중증보행장애인”이라 한다) 100명당 1대, 인구가 10만명을 초과하는 시·군의 경우: 중증보행장애인 150명당 1대, 운행 대수는 장애등급 개편 200명당 1대에서 150명당 1대로 변경되었고, 최근에는 법 개정으로 2023년 7월 20일 이후 100명당 1대로 변경되었다.
 - 다만, 해당 지방자치단체의 조례로 「장애인복지법」에 따라 등록된 장애의 정도가 심한 장애인 중 특정 종류의 장애인에 대해 특별교통수단 외의 방법으로 이동편의를 제공하고 있는 경우에는 해당 장애인의 수를 특별교통수단 운영 대수 산정대상에서 제외할 수 있다(「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」 제5조제2항).



< 서울시설공단 장애인콜택시 >



< 부산시설공단 두리발 >



< 광주도시관리공사 희망콜 >



< 한국교통장애인협회(경상북도) 부름콜 >

<그림 1> 특별교통수단 명칭

[자료] 각 광역이동지원센터 홈페이지

□ 특별교통수단의 이용대상자는 교통약자 이동편의 증진법 시행규칙(제6조)에 따라 이용 범위를 정하고 있으나, 각 지자체에서 정하는 조례에 따라 확대될 수 있다.

- 중증 보행장애인으로서는 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람
- 버스·지하철 등의 이용이 어려운 노인 등 특별교통수단을 이용하게 할 필요가 있다고 시·군의 조례로 정하는 사람
- 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자

□ 특별교통수단에는 교통약자가 휠체어를 탄 채로 승차할 수 있도록 휠체어 리프트 또는 휠체어 기중기 등의 승강설비, 휠체어 고정설비 및 손잡이를 설치하여야 한다(교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙 제6조제3항).



< 특장차_승합1 >



< 특장차_승합2 >



< 특장차_미니버스 >



< 특장차_대형버스 >



< 특장차_슬로프 및 안전손잡이 >



< 특장차_안전발판 >

<그림 2> 특별교통수단

[자료] 서울시 장애인 콜택시 홈페이지 및 직접 촬영

- 특별교통수단을 이용하고자 하는 교통약자 또는 장애인은 사전 예약을 통해 원하는 시간에 이용하거나 즉시 예약을 통해 바로 이용할 수 있다. 예약 방법은 전화, 문자, 전용앱, 인터넷 예약이 있으며, 지자체별 예약 방법에는 차이가 있다.



<그림 3> 특별교통수단 예약 방법

2) 보도점자블록

□ 보도점자블록은 도로상에 설치하는 안전시설은 도로의 부속시설로서 장애인·노인·임산부 등이 일상생활에서 안전하고 편리하게 시설과 설비를 이용하며 보행 및 이동에 필요한 정보를 제공하고, 장애인 등의 원활한 보행과 정보에 접근할 수 있도록 보장함으로써 이들의 사회활동 참여와 복지증진에 이바지한다.

□ 보도점자블록은 장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률(이하: 장애인등 편의법), 제1조 목적과 제3조 2항, 제4조 접근권, 제7조 대상시설, 제8조 편의시설의 설치 기준 등에서 장애인 편의시설을 규정하고 있다. 또한, 보행안전 및 편의증진에 관한 법률(이하: 보행안전법) 제3조 보행권의 보장 제2항에서도 근거를 찾을 수 있다.

□ 대상시설

- 대상시설의 범위 : (시행령 제3조, 별표 1 참조)

- 공원 : 자연공원, 도시공원 및 공원시설
- 공공건물 및 공공이용시설 : 불특정 다수인이 이용하는 건축물, 시설 및 부대시설
- 공동주택 : 아파트, 연립주택(10세대 이상), 다세대주택(10세대 이상) 및 부대·복리시설, 기숙사

- 통신시설 : 공중전화, 우체통

□ 사업내용 : 보도점자블록

- 장애인 등의 보행을 지원하기 위한 기능
 - 장애인 등의 보행지원은 장애인 등이 공공건물 및 공중이용시설을 이용하는데 있어 최단거리로 안전하게 이동할 수 있도록 한다.
 - 장애인 등의 보행지원은 안전성을 확보하도록 한다.
 - 장애인 등의 보행지원은 도로에서 건축물의 내·외부에서 보행자 공간의 연속성을 확보·지원한다.
 - 특히, 시각장애인을 위해 시각장애인이 안전하게 보행할 수 있도록 보도와 차도의 경계, 시설, 지하철의 출입구 및 버스 승차장 등의 위치를 지정하게 하기 위해 시각장애인용 보도점자블록의 설치가 필요하다.
- 장애인 등의 보행을 지원하기 위한 보도점자블록³⁾
 - 시각장애인을 위한 점자블록은 시각장애인이 안전하게 보행할 수 있도록 설치되는 보도블록이다. 보도점자블록은 시각장애인이 보행 시 주로 발바닥이나 지팡이의 촉감으로 도로, 건물 내·외부의 대략적인 형상이나 상태, 위치를 확인할 수 있는 시설로 겉표면에 돌기를 마련한 것을 일컬으며 위치 감지용 점형블록과 방향 유도형 선형블록이 있다. 분기점, 대기점, 시발점, 종료지점 등을 표시하여 시각장애인의 보행 안전을 돕는다.
- 점형블록
 - 위치 감지용으로 횡단지점, 대기지점, 목적지점, 보행동선의 분기점 등의 위치를 표시하거나, 장애물 주위에 설치하여 위험 지점을 알리는 경고용, 선형블록이 시작, 교차, 굴절되는 지점에 설치하여 방향 전환 지시용으로 사용한다.
- 선형블록
 - 방향 유도용으로 보행동선의 분기점, 대기지점, 횡단지점에 설치된 점형블록에 연계하여 목적 방향으로 일정한 거리까지 설치하여 보행 방향을 지시하거나, 보도에 연속 혹은 단속적으로 설치하여 보행동선을 확보·유지한다.

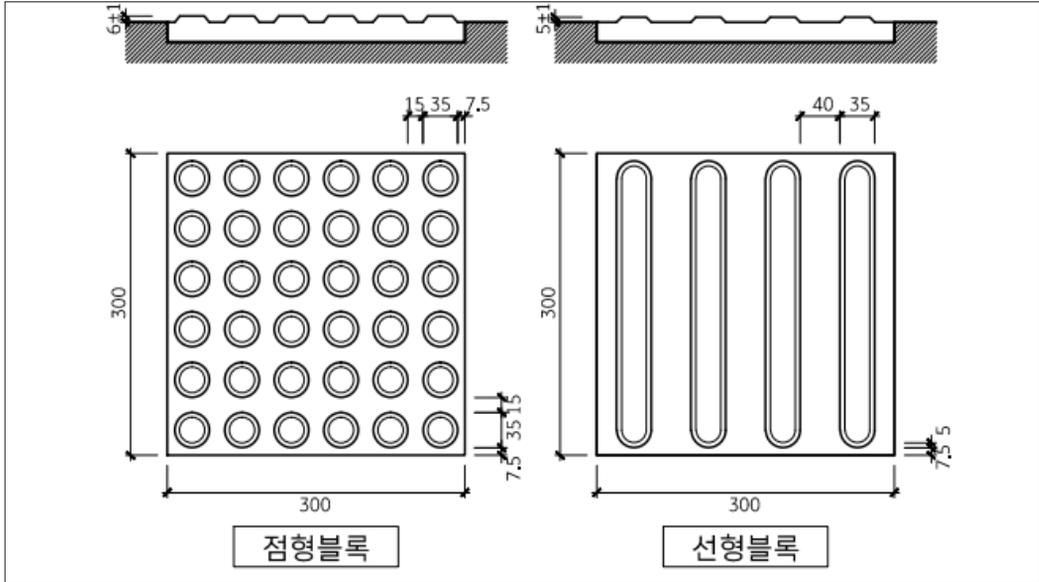
3) 이하 보도점자블록 사항은, 국토교통부 '도로 안전시설 및 관리지침'(2022.2)과 '장애인 편의시설 상세 표준도'(보건복지부, 한국장애인개발원, 2021년 수정2판)를 혼합 재구성 함.

□ 보도점자블록 규격 및 색상

- 시각장애인의 보행편의를 위해 보도점자블록은 감지형 점형블록, 유도형 선형블록을 사용한다.
- 보도점자블록의 크기는 0.3m×0.3m를 기본으로 하며 높이는 바닥재의 높이와 동일하게 해야 한다.
- 점형블록은 블록당 36개의 돌출점을 가진 것을 표준형으로 한다.
- 점형블록의 돌출점은 반구형·원뿔절단형 또는 이 두 가지의 혼합배열형으로 하며 돌출점의 높이는 0.6±1cm로 하여야 한다.
- 선형블록은 블록당 4개의 돌출선을 가진 것을 표준형으로 한다.
- 선형블록의 돌출선은 상단부평면형으로 하며, 돌출선의 높이는 0.5±0.1cm로 하여야 한다.
- 보도점자블록의 색상은 원칙적으로 황색으로 사용되되, 바닥재의 색상과 비슷하여 구별하기 어려운 경우에는 다른 색상으로 할 수 있다.
- 실외에 설치하는 보도점자블록의 경우 햇빛이나 불빛 등에 반사되거나 눈, 비 등에 미끄러지기 쉬운 재질을 사용하여서는 아니 된다.

□ 보도점자블록 설치방법

- 점형블록은 계단·장애인용 승강기·화장실 등 시각장애인을 유도할 필요가 있거나 시각장애인에게 위험한 장소의 0.3m 전면, 선형블록이 시각·교차·굴절되는 지점에 이를 설치한다.
- 선형블록은 대상시설의 주출입구와 연결된 접근로에서 시각장애인을 유도하는 용도로 사용하며, 유도방향에 따라 평행하게 연속해서 설치하여야 한다.
- 보도점자블록은 매립식으로 설치하여야 한다. 다만 건축물의 구조 또는 바닥재의 재질 등을 고려해 볼 때 매립식으로 설치하는 것이 불가능하거나 현저히 곤란한 경우에는 부착식으로 설치할 수 있다.



<그림 4> 보도점자블록 모형

<표 1> 보도점자블록의 형태 및 규격

점형블록(표준형)		선형블록(표준형)	
규격	30cm*30cm	규격	30cm*30cm
돌출점의 수	36개	돌출선의 수	4개
돌출점의 높이	0.6±0.1cm	돌출선의 높이	0.5±0.1cm
돌출점의 형태	원뿔 절단형	돌출선의 형태	상단부 평면형
색상	황색	색상	황색

□ 색상 및 재료

- 색상 : 돌출 부분을 포함한 보도점자블록 전체의 색상은 황색으로 한다. 단, 주변 여건에 따라 주변 바닥재의 색상과 대비되는 색상을 사용할 수 있다.
- 주변 보도블록 색과 명도 대비가 적은 경우, 적절한 대비효과를 가져오도록 보도점자블록의 가장자리를 다른 색상을 이용해 둘러서 동일한 효과를 줄 수 있다.

- 도시계획법상 용도 지역 지구 중 미관지구의 역사문화 미관지구에는 지역의 특수성을 고려하여 주변의 재료와 도화를 이루는 동시에 색상대비가 큰 색상을 사용한다.
- 재료 : 보도점자블록의 재료로는 충분한 강도를 유지하고 보행성, 내구성, 내마모성이 우수하고 잘 미끄러지지 않는 것으로 유지관리에도 편리한 재료를 사용한다.
- 보도점자블록은 퇴색이 적은 소재로 한다.
- 보도점자블록의 분류는 그 재료에 따라 콘크리트제, 고무제, 연질 폴리염화비닐, 폴리에틸렌, 점토벽돌제(점토 및 혈암 등), 도자기제, 인조대리석제, 석제 등이 있다.

□ 설치장소

- 보도점자블록은 다음 장소에 우선으로 설치한다.
 - 시각장애인이 많이 이용하는 도로
 - 시각장애인이 많이 이용하는 시설 주변
 - 시각장애인을 유도할 필요가 있는 곳
 - 시각장애인의 장애특성을 이해하여 건물 진입로 등을 종합적으로 고려하여 건물 진입로, 횡단보도 진입부 등 차도와 경계 지점
 - 기타 시각장애인의 통행이나 이용이 많거나 시각장애인을 유도할 필요가 있는 곳
- 시각장애인 이용시설 및 학교 등 근처의 버스정류장, 전철역까지의 진입도로, 시각장애인 밀집 거주지역의 생활도로 및 근린공원의 산책코스 등이 있다.
- 시각장애인의 유도가 필요할 경우, 평면적으로 보행자와 차량 등의 상충이 가능한 곳(횡단보도, 안전지대, 교통섬 등)과 종단 경사가 급격히 변화하는 곳(육교, 지하도 등)의 시작과 끝을 포함한다.
- 장애물로부터 유도할 필요가 있는 경우, 버스 및 택시 정류장의 승차위치 등에도 설치한다.

□ 설치방법 일반

- 보도점자블록을 연이어 설치할 경우 원칙적으로 같은 규격, 같은 재질의 것을 사용한다.
- 보도점자블록의 높이는 바닥재의 높이와 동일하게 한다.
- 점형블록과 선형블록이 연결되는 부분은 간격을 두지 않고 붙여서 설치한다.
- 보도점자블록 위에 다른 시설물을 설치하거나 이동식 장애물을 놓아두어서는 안 된다.

□ 점형블록 설치방법

- 점형블록은 위치 감지용으로 설치 시 가로폭은 대상 시설의 폭만큼 설치한다.
- 점형블록의 세로폭은 보도의 폭 등을 감안하여 30~90cm 범위 안에서 설치하되, 60cm를 표준으로 설치한다.
- 점형블록이 방향 전환 시 굴절점에 설치되는 경우는 선형블록의 2배의 폭으로 설치한다.
- 점형블록은 선형블록이 끝나는 지점을 마무리하는 데 설치한다.

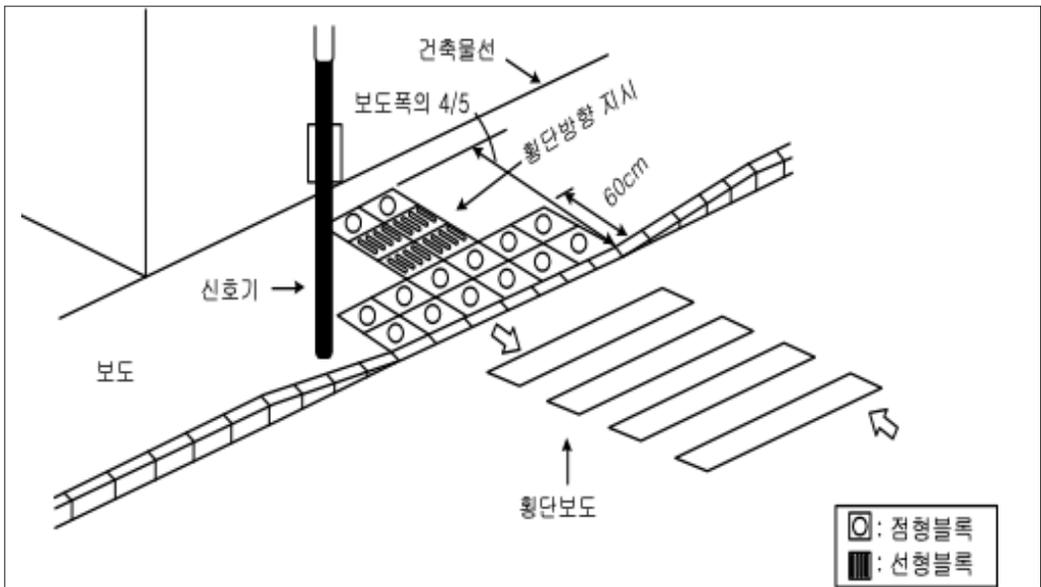
□ 선형블록 설치방법

- 선형블록은 시각장애인이 안전하고 장애물이 없는 도로를 따라 이동할 수 있도록 설치한다.
- 선형블록의 돌기가 보행자가 진행하는 방향과 평행하도록 설치한다.
- 선형블록은 점형블록과 연계할 때 또는 보도에서 방향을 유도할 때 중앙에 설치한다.
- 선형블록은 가능한 한 직선으로 설치하고 분기점을 최소화하도록 설치한다.
- 횡단보도, 안전지대, 교통섬, 지하도 입구, 육교입구, 건축물 입구, 버스정류장 등에 선형블록을 설치할 때, 그 세로폭은 60cm의 폭으로 설치한다.
- 선형블록이 연속적인 직선 보행을 유도할 때는 30cm의 폭으로 설치할 수 있다.
- 장애물을 피하게 유도하는 경우, 유도 경로가 복잡한 경우, 시각장애인이 빈번히 이용하는 경우 등에는 선형블록을 연속적으로 설치한다.
- 그 외의 경우, 선형블록은 점형블록에 연계해서 통행 방향을 잡는데 필요한 일정한 거리까지만 설치한다.
- 선형블록을 설치할 때는 가능한 단순하게 방향을 유도해야 시각장애인이 혼동하지 않는다.
- 교차로의 횡단보도에서 통행 방향을 유도하는 경우, 선형블록은 보행량이 많은 도로의 방향으로 향하게 설치해야 한다.

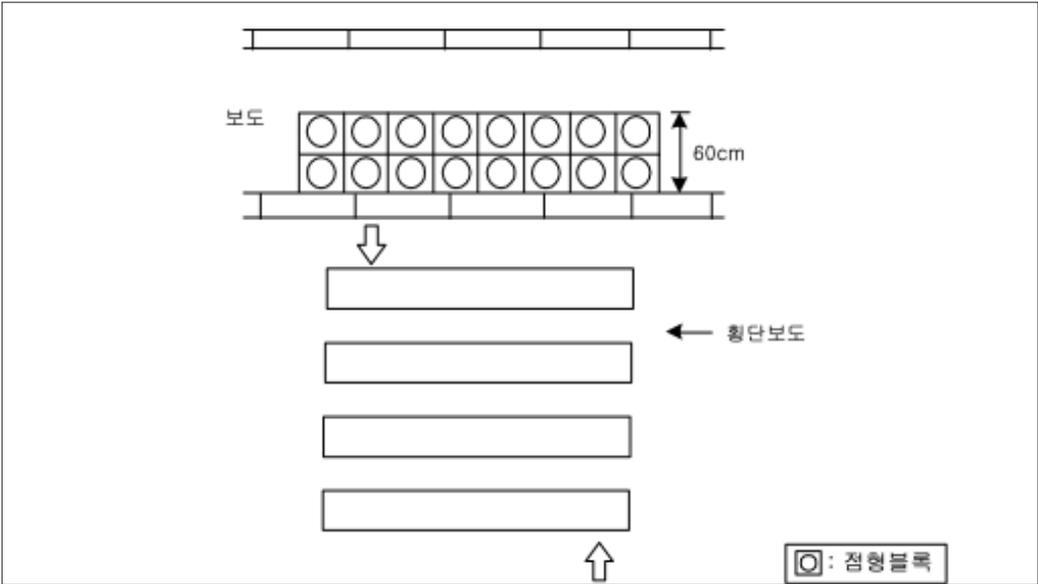
□ 설치장소별 설치방법

- 횡단보도
 - 보도점자블록은 횡단보도의 양단에 반드시 설치한다.
 - 보도점자블록의 턱 낮추기 쪽 면은 횡단 방향에 직각으로 설치한다.
 - 점형블록의 가로폭은 횡단보도의 폭만큼, 세로폭은 연석과 평행하게 60cm 폭으로 설치한다.

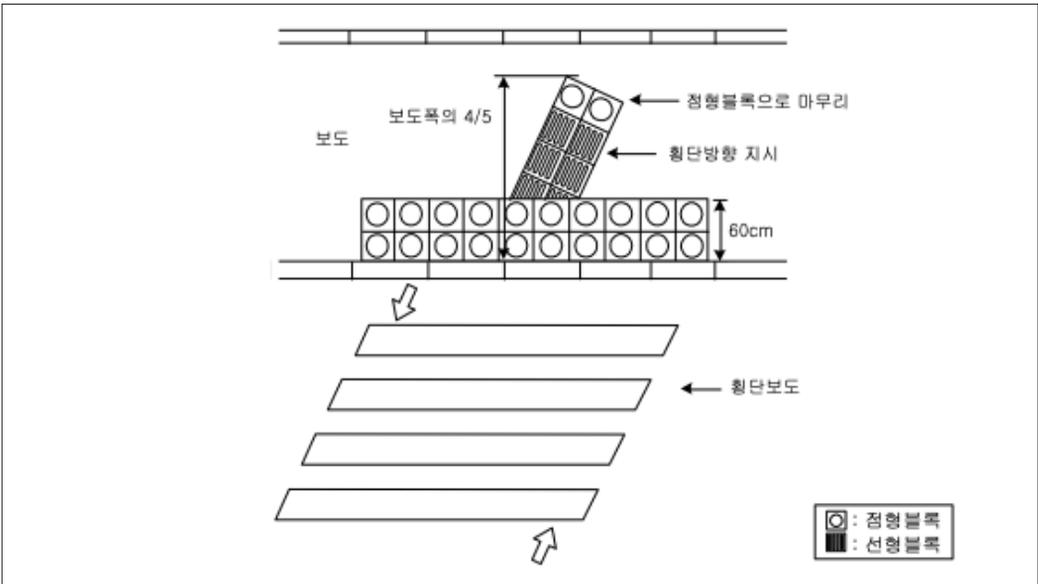
- 선형블록은 횡단 방향과 같은 방향으로 중앙에 60cm의 폭으로 설치하고, 길이는 보도와 차도의 경계구간으로부터 보도폭의 4/6가 되는 지점까지 설치하며 마무리는 점형블록으로 한다(보도점자블록 설치유형 I : 기본형).
- 보도폭이 좁은 경우 점형블록만을 60cm의 폭으로 설치한다(보도점자블록 설치유형 II).
- 통행방향이 연석과 직각이 아닌 경우, 선형블록을 통행 방향과 평행하게 설치한다(보도점자블록 설치유형 III).
- 횡단지점의 연석이 곡선부인 경우, 곡선을 따라 점형블록을 설치하고 선형블록으로 횡단방향을 지시한다(보도점자블록 설치유형 IV).
- 두 횡단보도가 연결한 경우, 보도점자블록의 연장 부분은 교차할 수 있다(보도점자블록 설치유형 V).
- 시각장애인을 위한 음향 신호기가 설치된 경우, 횡단보도 진입부분에 설치된 점형블록은 신호기에 손이 닿는 거리까지 설치한다(보도점자블록 설치유형 V-2).



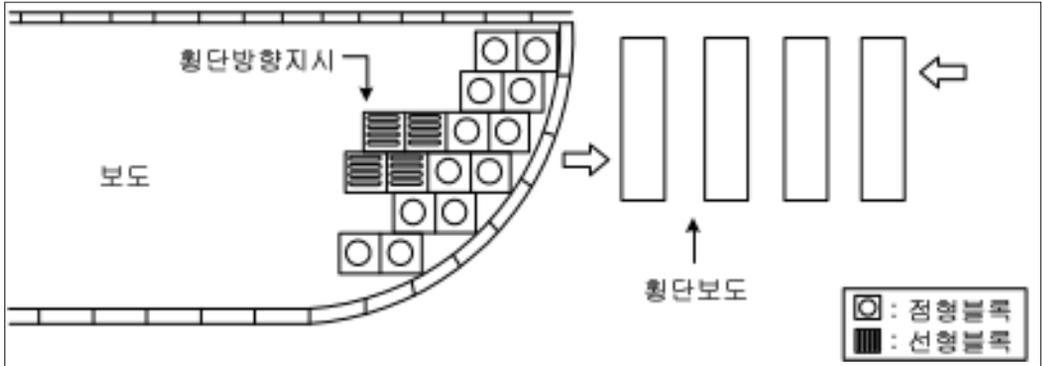
<그림 5> 보도점자블록의 설치 유형 I : 횡단보도 설치의 기본형



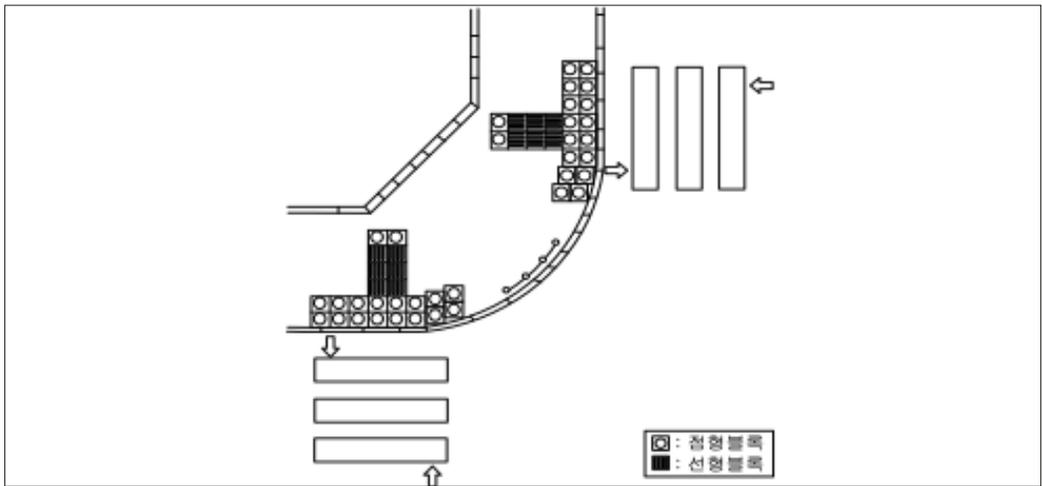
<그림 6> 보도점자블록의 설치유형 II : 보도의 폭이 좁은 경우



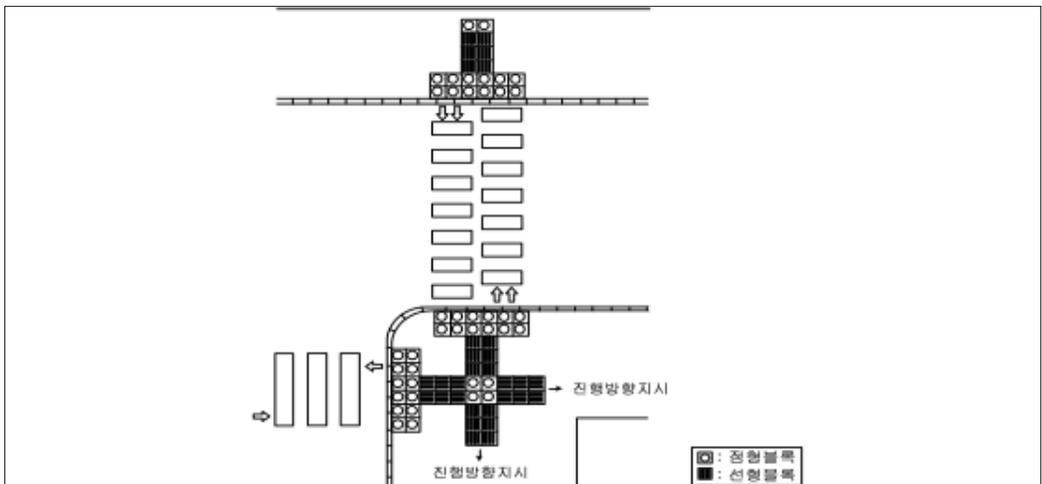
<그림 7> 보도점자블록의 설치유형 III : 황단 방향과 연석이 직각이 아닌 경우



<그림 8> 보도점자블록의 설치유형 IV : 연석이 곡선부인 경우



<그림 9> 보도점자블록의 설치유형 V-1 : 두 횡단보도 간 간격이 넓은 경우

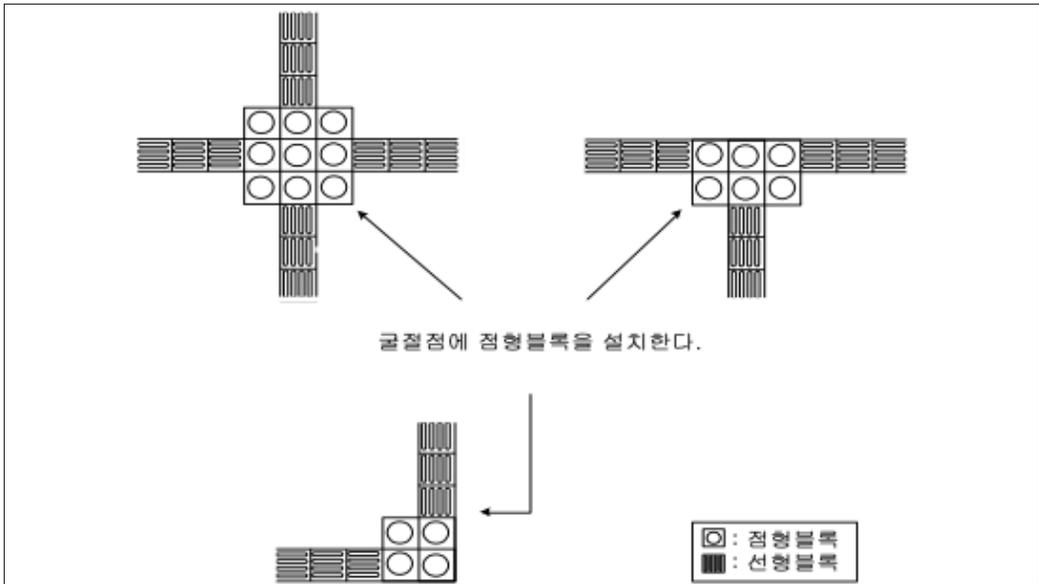


<그림 10> 보도점자블록의 설치유형 V-2 : 두 횡단보도 간 간격이 좁은 경우

- 연속적으로 방향을 유도할 때

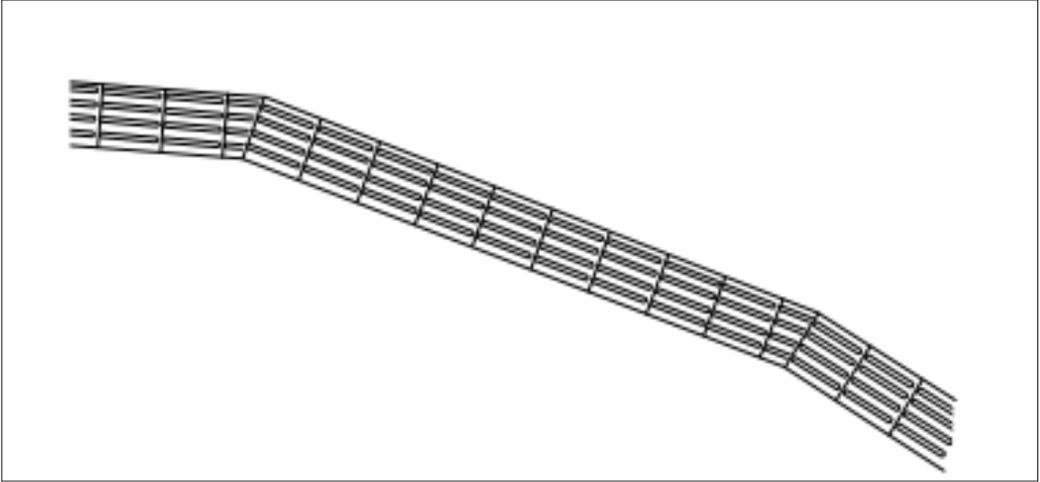
- 방향 전환시에 보행 방향이 직각으로 꺾어지는 굴절점에는 점형블록을 선형블록의 2배 넓이로 설치한다.
- 선형블록의 진행방향이 직각으로 꺾어지는 곳 이외의 곡선부에서는 선형블록만을 설치하며, 선형블록의 돌출선 방향이 보행 방향과 일치하도록 굽어지는 정도에 적절하게 약간씩 방향을 틀어 설치한다.
- 방향 유도 시 선형블록 주변에 여유폭을 확보한다.
- 선형블록의 양쪽으로 최소한 60cm 이내의 지역에는 장애물을 제거한다. 다만, 통행량이 많거나 복잡한 거리의 경우, 선형블록의 양쪽으로 최소한 20cm 이내의 공간에서는 장애물이 없도록 한다.
- 선형블록은 가능한 한 직선으로 설치하고 분기점을 최소화하여 단순해야 시각장애인이 선형블록을 따라 보행하기가 쉽다. 부득이한 경우, 보행 동선이 방향 전환을 해야 하는 경우에는 시각장애인에게 방향 전환에 대한 정보를 명확하게 제시하여야 혼동을 주지 않는다. 방향 전환이 직각으로 이루어지는 경우에는 시각장애인에게 방향이 바뀐다는 정보를 주기 위하여 굴절점에 점형블록을 설치한다

(그림11).



<그림 11> 직각으로 방향을 전환하는 경우

- 명확한 방향 전환보다는 식수대나 시설물 등이 설치되어 있어 보도여건상 불가피하게 직선으로 선형블록을 설치하지 못하는 경우에는 방향 전환보다는 연속보행 동선의 개념을 살려서 선형블록으로 연속해서 설치한다(그림 12).



<그림 12> 비스듬하게 유도되는 경우

- 선형블록으로 방향 유도 시 시각장애인의 안전한 통행을 위해서는 선형블록 주변에 여유 폭을 확보하는 것이 중요하다. 이는 시각장애인들이 선형블록에서 벗어났을 때 장애물에 부딪히지 않도록 하며 시각장애인 안내자나 안내견을 위한 공간을 제공하고 이와 더불어서 점자블록을 피하여 통행할 수 있는 보행공간을 제공할 수 있기 때문이다.

□ 안전지대

- 안전지대의 횡단지점에 턱 낮추기가 된 연석과 같은 가로폭으로 점형블록을 설치한다.
- 안전지대의 세로폭이 1.5m 이상인 경우, 점형블록의 세로폭은 60cm로 양 횡단방향에 각각 설치하고 중앙에 방향 지시를 위한 선형블록을 설치한다.
- 안전지대의 세로폭이 1.5m 미만이면, 점형블록을 양 횡단방향에 각각 60cm의 폭으로 설치한다.
- 양방향의 횡단보도가 일직선상에 있지 않은 안전지대의 경우, 점형블록의 가로폭은 횡단보도의 폭만큼 세로폭은 60cm 폭으로 양방향에 각각 설치하고 점형블록 간은 선형블록으로 횡단방향을 지시하거나 방호울타리를 통해 시각장애인을 횡단지점으로 유도한다.

3) 장애인 이동권 보장을 위한 제도개선

(1) 제4차 교통약자 이동편의 증진계획(2022~2026)

- 모든 사람이 차별없이 편리하게 이동할 수 있는 환경조성을 위해 ‘제4차 교통약자 이동편의 증진계획(2022~2026)’이 수립되었다.
- 교통약자의 이동편의 증진을 위해 2026년까지 전국 시내버스의 62%를 저상버스로 전환하고, 저상버스 및 휠체어 탑승이 가능한 고속시외버스 등의 도입 확대를 통해 교통약자의 이동편의를 강화하기로 했다. 여객터미널과 휴게소에 대한 이동편의 시설 개선도 지속 추진된다.
- 교통수단과 연계해 여객시설, 보행도로 등에 설치하는 휠체어 승강설비, 승강기, 경사로, 점자블록 등 이동편의 시설도 확충·개선된다. 또한 버스 운행에 적합하지 않은 도로와 정류장을 개선해 이동편의 시설 기준적합 설치율을 높인다.
- 특별교통수단 확충을 위해 보행상 중증장애인 150명당 1대꼴로 도입됐던 특별교통수단을 100명당 1대로 상향 조정하고, 2026년까지 법정 운영대수를 100% 달성한다는 계획이다. 또한 지역 간 특별교통수단 서비스 격차 해소 및 24시간·광역이동 등 전국적 서비스 수준을 확보하기 위해 지자체가 전담하던 특별교통수단 이동지원센터 운영비 일부를 국비로 지원한다. 그리고 광역 간 이동을 위해 이동지원센터 전국 통합예약시스템 구축을 추진하게 된다.
- 교통수단의 확대 및 시설개선뿐 아니라 우리나라 이동편의 시설 설치현황 데이터베이스(DB)를 구축하고 민간에 개방·연계해 교통약자 경로안내 등 다양한 서비스의 기초자료로 활용할 계획 포함하고 있다.

(2) 중증 보행장애인 이동지원 개선

- 국토교통부는 휠체어를 이용하는 중증 보행장애인의 이동지원을 위해 현재 운영 중인 특별교통수단의 24시간 운행, 광역 이동 의무화 및 운영비 국비 지원을 위한 법령을 개정하여 시행(2023년 7월)한다.

- 그동안 특별교통수단의 운영비 및 지원기준을 광역시도 및 지자체별로 전담하고 있어 이동 지원센터마다 운영범위 및 이용시간, 이용대상 등이 달랐으며, 광역 이동도 제한되었다. 그러나 법령 개정으로 운영비에 대한 일부 국비지원과 전국 어디서나 24시간 이용 및 인근 광역시도 간 이동이 가능해진다. 이를 위해 8개 도에 광역이동지원센터가 설치돼 교통약자가 보다 편리하게 통합 이용접수, 배차 및 광역 간 환승·연계 지원을 받을 수 있게 된다. 하지만 세부적인 운영범위는 지자체별 조례 개정을 통해 구체화될 것이다.
- 또한 특별교통수단 광역 이동 및 지역 간 이용 자격에 따른 지역별 차이로 혼란이 발생하지 않도록 특별교통수단의 이용대상은 ‘중증 보행장애인’으로 일원화하고, 기존 이용 대상이었던 임산부 및 고령자 등은 지자체 조례에 정하는 바에 따라 관내 위주로 이용할 수 있도록 개편하였다.
- 광역이동과 더불어 법정대수도 일부 상향된다. 2024년 1월부터 비도시지역의 교통약자 이동지원을 위해 인구 10만명 이하 시·군의 경우 특별교통수단의 법정대수 기준을 중증 보행장애인 150명당 1대에서 100명당 1대로 기준을 상향 조정하였다.

3. 교통약자 및 장애인 현황

1) 교통약자 현황

□ 교통약자 현황 분석(2016~2021년)

- 교통약자(장애인, 고령자, 임산부, 영유아동반자, 어린이)는 2017년 14,963천명에서 2021년 15,509천명으로 매년 증가하고 있다.
- 교통약자를 세부적으로 살펴보면, 장애인은 2017년 2,546천명에서 2021년 2,645천명으로, 고령자는 2017년 7,356천명에서 2021년 8,851천명으로 매년 증가했다. 반면 임산부는 2017년 406천명에서 2021년 261천명으로, 영유아 동반자는 2017년 2,569천명에서 2021년 1,943천명으로, 어린이는 2017년 3,249천명에서 2021년 3,216명으로 감소했다.

<표 2> 교통약자 현황(2017~2021년)

	총인구	교통약자(천명)							
		소계		장애인		고령자	임산부	영유아 동반자	어린이
		전체	비율	전체	중복 제외				
2021	51,639	15,509	30.0	2,645	1,238	8,851	261	1,943	3,216
2020	51,829	15,401	29.7	2,633	1,271	8,496	272	2,121	3,240
2019	51,850	15,219	29.4	2,619	1,309	8,027	303	2,286	3,295
2018	51,826	15,031	29.0	2,586	1,336	7,650	327	2,415	3,303
2017	51,779	14,963	28.9	2,546	1,383	7,356	406	2,569	3,249

[자료] 교통약자 이동편의 실태조사(국토교통부, 2017~2021)

주) 장애인 인구는 타 교통약자와 중복산정을 피하기 위해 장애인 중 영유아 및 어린이(만0~12세), 고령자(만65세 이상) 인구 제외

- 자료 1 : 고령자 인구 - 행정안전부 「주민등록인구현황」의 65세 이상의 인구현황 (고령자 정의 : 만 65세 이상의 노인, 「노인복지법」제1조2 5항)
- 자료 2 : 영유아동반자 인구 - 행정안전부 「주민등록인구현황」의 0-5세 인구현황 (영유아 정의: 만6세미만의 취학전 아동, 「영유아보육법」제2조 1항)
- 자료 3 : 어린이 인구 - 행정안전부 「주민등록인구현황」의 6-12세 인구현황 (어린이 정의: 만13세미만인 사람, 「도로교통법」제2조 23항)
- 자료 4 : 임산부 인구 - 행정안전부 「인구동향조사」출생인구현황으로 대체
- 자료 5 : 장애인 인구 - 보건복지부 「장애인 등록 현황」

□ 광역시도별 교통약자 현황(2021년)

- 교통약자는 총 인구 51,638,809명(2021년 기준) 대비 30.0%로. 전라남도 37.2%로 가장 높고 서울시와 경기도가 각 27.6%로 가장 낮다. 하지만 교통약자 수로는 경기도 3,749,388명으로 가장 많고, 서울시 2,621,441명, 인천시 822,524명으로 전체 교통약자의 46.4%가 수도권에 집중돼 있다.
- 교통약자 15,508,540명 중 장애인은 2,644,700명으로 전체 교통약자의 17.1%로 나타났으며, 전라북도 21.0%, 전라남도 20.5%로 높게 나타났으며, 서울시 15.0%, 경기도 15.4%로 낮게 나타났다. 하지만 교통약자 중 장애인 수로는 경기도가 578,668명으로 가장 많고, 서울시 392,123명, 인천시 148,646명으로 전체 장애인의 42.3%가 수도권에 집중돼 있다.
- 교통약자 중 고령자는 8,851,033명으로 교통약자의 57.1%로 교통약자 대상 분류 중에 가장 높은 비율을 차지하고 있다. 광역시도별로 살펴보면 전라남도가 65.2% 가장 높게 나타났으며, 경상북도 64.2%, 강원도 63.5%, 부산시 63.4% 등의 순으로 높게 나타났다. 하지만 고령자 수로는 경기도가 1,881,464명으로 가장 많고, 서울시가 1,597,447명, 인천시가 435,431명으로 전체 고령자의 44.2%가 수도권에 집중돼 있다.
- 그 밖에 교통약자 15,508,540명 중 임신부는 260,500명으로 1.7%, 영유아동반자는 1,943,208명으로 12.5%, 어린이는 3,216,156명으로 20.7%의 비율로 나타났다. 특히 울산시가 교통약자 중 임신부의 비율이 3.3%, 영유아동반자의 비율이 22.8%, 어린이가 34.2%로 각 대상에서 가장 높게 나타났다. 하지만 인구수로는 임신부 52.4%, 영유아동반자 36.7%, 어린이 35.8%가 수도권(서울시, 인천시, 경기도)으로 조사되었다.

<표 3> 광역시별 교통약자 현황(2021년)

(단위: 명)

지역	총인구	교통약자						고령자	임산부	영유아 동반자	어린이
		소개		장애인		중복제외					
		비율	전체	장애인	중복제외						
전국	51,638,809	15,508,540	30.0	2,644,700	1,237,643	8,851,033	260,500	1,943,208	3,216,156		
서울	9,509,458	2,621,441	27.6	392,123	180,123	1,597,447	45,500	307,525	490,846		
부산	3,350,380	1,075,114	32.1	176,451	79,637	681,885	14,400	112,344	186,848		
대구	2,385,412	718,903	30.1	127,282	60,348	417,060	10,700	85,308	145,487		
인천	2,948,375	822,524	27.9	148,646	73,528	435,431	14,900	112,522	186,143		
광주	1,441,611	415,489	28.8	69,819	36,057	213,291	8,000	57,894	100,247		
대전	1,452,251	413,733	28.5	72,489	36,748	221,207	7,400	55,312	93,066		
울산	1,121,592	311,168	27.7	51,330	26,440	152,961	6,100	46,869	78,798		
세종	371,895	110,391	29.7	12,630	6,418	37,463	3,600	25,207	37,703		
경기	13,565,450	3,749,388	27.6	578,668	291,662	1,881,464	-	293,242	474,718		
강원	1,538,492	524,872	34.1	101,714	44,694	333,176	7,400	53,153	86,449		
충북	1,597,427	517,079	32.4	97,839	46,572	301,516	8,200	61,100	99,691		
충남	2,119,257	714,517	33.7	134,749	59,712	419,979	11,000	84,101	139,725		
전북	1,786,855	629,722	35.2	132,057	55,626	397,619	7,500	59,169	109,808		
전남	1,832,803	682,364	37.2	139,868	56,802	445,198	8,400	63,711	108,193		
경북	2,626,609	928,855	35.4	182,538	76,322	596,312	12,000	91,859	152,362		

지역	총인구	교통약자							
		소계		장애인		고령자	임산부	영유아 동반자	어린이
		비율	전체	전체	중복 제외				
경남	3,314,183	1,061,137	32.0	189,621	89,315	608,379	15,600	124,927	222,916
제주	676,759	211,843	31.3	36,876	17,639	110,645	3,700	29,363	50,496

[참고] 교통약자 이동편의 실태조사(국토교통부, 2017~2022)

주) 장애인 인구는 타 교통약자와 중복산정을 피하기 위해 장애인 중 영유아 및 어린이(만0~12세), 고령자(만65세 이상) 인구 제외

- 자료 1 : 고령자 인구 - 행정안전부 「주민등록인구현황」의 65세 이상의 인구현황 (고령자 정의 : 만 65세 이상의 노인, 「노인복지법」제1조2 5항)
- 자료 2 : 영유아동반자 인구 - 행정안전부 「주민등록인구현황」의 0-5세 인구현황 (영유아 정의: 만6세미만의 취학전 아동, 「영유아보육법」제2조 1항)
- 자료 3 : 어린이 인구 - 행정안전부 「주민등록인구현황」의 6-12세 인구현황 (어린이 정의: 만13세미만인 사람, 「도로교통법」제2조 23항)
- 자료 4 : 임산부 인구 - 행정안전부 「인구동향조사」출생인구현황으로 대체
- 자료 5 : 장애인 인구 - 보건복지부 「장애인 등록 현황」

2) 장애인 현황

□ 장애인 현황 분석(2017~2022년)

- 장애인은 2019년 2,618,918명에서 2022년 2,652,860명으로 매년 증가하고 있으며, 전체 인구 대비 5.1~5.2%의 비율을 보이고 있다.
- 장애정도에 따라 살펴보면, 심한 장애가 2019년 985,403명(37.6%)에서 2022년 983,928명(37.1%)으로 감소했다. 반면 심하지 않은 장애는 2019년 1,633,515명(62.4%)에서 2022년 1,668,932명(62.9%)로 증가했다.
- 매년 신규로 등록되는 장애인은 2019년 97,699명에서 2022년 79,766명으로 감소했으며, 장애인 인구 대비 신규 등록 장애인 비율로 2019년 3.7%에서 2022년 3.0%로 감소한 것으로 나타났다.

<표 4> 장애인 현황 분석

(단위: 명, %명)

	2019	2020	2021	2022
전체인구	51,849,861	51,829,023	51,638,809	51,439,038
장애인 인구(*)	2,618,918 (5.1)	2,633,026 (5.1)	2,644,700 (5.1)	2,652,860 (5.2)
심한 장애(**)	985,403 (37.6)	984,965 (37.4)	984,813 (37.2)	983,928 (37.1)
심하지 않은 장애(***)	1,633,515 (62.4)	1,648,061 (62.6)	1,659,887 (62.8)	1,668,932 (62.9)
신규 등록 장애인(****)	97,699 (3.7)	83,297 (3.2)	86,957 (3.3)	79,766 (3.0)

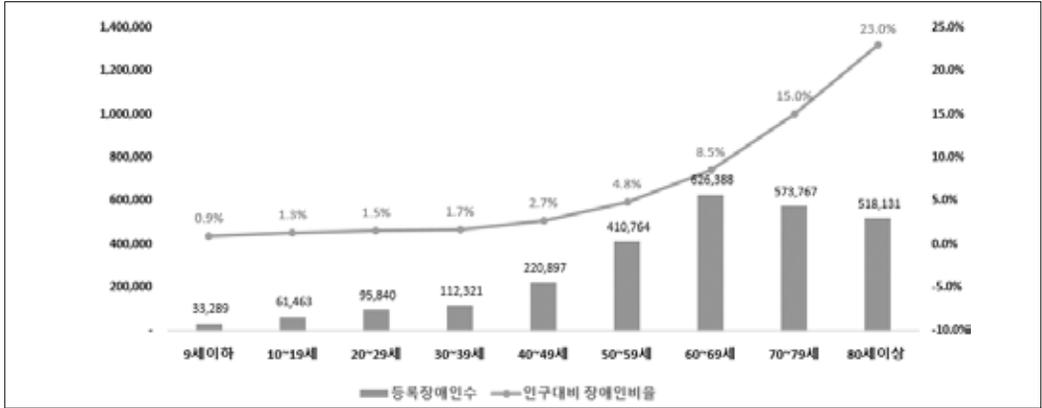
[자료] 1. 행정안전부 주민등록 인구통계(<https://jumin.mois.go.kr/>)
 2. 등록장애인 현황(보건복지부 발표 자료)

- *전체 인구 대비 장애인 인구 비율
- **장애인 인구 대비 심한 장애 비율
- ***장애인 인구 대비 심하지 않은 장애 비율
- ****장애인 인구 대비 신규 등록 장애인 비율

□ 장애인 연령별 분포(2022년)

- 장애인 중 가장 많은 연령대는 60대(626,388명, 23.6%), 70대(573,767명, 21.6%) 순이며, 인구대비 등록장애인 비율은 60대 8.5%, 70대 15.0%, 80대 이상 23.0%로 연령에 비례하여 장애인도 증가하는 것으로 나타났다.

(단위 : 명, %)



[자료] 등록장애인 현황(보건복지부 발표 자료, 2023)

<그림 13> 장애인 연령별 분포

□ 장애유형별 현황 분석(2022년)

- 장애유형별로 보면, 지체장애인이 1,176,291명(44.3%)로 가장 많고, 청각장애인 425,224명(16.0%), 시각장애인 250,767명(9.5%), 지적장애인 225,708명(8.5%) 등의 순으로 나타났다.

<표 5> 장애유형별 현황(2021년)

(단위: 명, %)

장애유형	심한장애	심하지 않은 장애	합계
합계	983,928	1,668,932	2,652,860(100.0)
지체	228,241	948,050	1,176,291(44.3)
시각	46,427	204,340	250,767(9.5)
청각	88,668	336,556	425,224(16.0)
언어	11,619	11,730	23,349(0.9)
지적	225,708	0	225,708(8.5)
뇌병변	142,271	103,206	245,477(9.3)
자폐성	37,603	0	37,603(1.4)
정신	103,680	744	104,424(3.9)
신장	79,225	26,617	105,842(4.0)
심장	3,873	1,205	5,078(0.2)
호흡기	10,981	470	11,451(0.4)

장애유형	심한장애	심하지 않은 장애	합계
간	722	14,344	15,066(0.6)
안면	1,386	1,339	2,725(0.1)
장루.요루	1,610	15,169	16,779(0.6)
뇌전증	1,914	5,162	7,076(0.3)

[자료] 등록장애인 현황(보건복지부 발표 자료)

□ 광역시도별 장애인 현황(2022년)

- 전국 17개 광역시도별 장애인 현황을 보면, 경기도가 584,834명(22.0%)으로 가장 많고, 서울시가 391,859명(14.8%)으로 뒤를 이었다. 두 지역은 합하면 전체 장애인 비율의 36.8%를 차지하는 것으로 나타났다.
- 광역시도별 장애 정도를 보면 심한 장애의 경우 경기도 215,402명, 서울시 147,334명으로 심한 장애 인원이 많지만, 비율로는 경기도는 36.8%로 전국 평균보다 낮고, 서울시는 37.6% 전국평균보다 조금 높게 나타나고 있다. 반면 비율로는 광주시가 광주시 39.9%로 가장 높고, 대전시 39.2%, 제주도 39.0%, 충청북도 38.4%, 부산시 38.0% 등의 순으로 높게 나타났다.

<표 6> 광역시도별 장애인 현황

(단위: 명)

시도	심한 장애	심하지 않은 장애	합계
합계	983,928	1,668,932	2,652,860
서울	147,334	244,525	391,859
부산	66,891	109,354	176,245
대구	46,310	81,301	127,611
인천	53,931	97,104	151,035
광주	27,720	41,756	69,476
대전	28,194	43,747	71,941
울산	19,073	32,400	51,473
세종	4,804	8,059	12,863
경기	215,402	369,432	584,834
강원	38,022	63,772	101,794
충북	37,602	60,364	97,966

시도	심한 장애	심하지 않은 장애	합계
충남	49,284	85,673	134,957
전북	47,997	84,017	132,014
전남	49,936	88,659	138,595
경북	65,957	116,878	182,835
경남	70,985	119,201	190,186
제주	14,486	22,690	37,176

[자료] 등록장애인 현황(보건복지부 발표 자료)

□ 수도권(서울, 인천, 경기) 장애인 현황(2022년)

- 서울시, 인천시, 경기도(31개 지자체)의 장애인은 1,127,728명으로 전국 2,652,860명의 42.5%를 차지한다. 특히, 경기도가 584,834명으로 수도권 장애인의 51.9%로 장애인이 경기도에 집중돼 있음을 알 수 있으며, 경기도에서도 수원시(44,033명), 고양시(42,689명), 부천시(37,692명), 용인시(37,372명), 성남시(36,091명), 안산시(33,276명), 남양주시(33,273명), 화성시(31,196명)가 장애인 인구 3만명 이상으로 많이 거주하고 있다.
- 수도권에 거주하는 장애인의 장애 정도를 보면 심한 장애의 경우 경기도 215,402명, 서울시 147,334명, 인천시 53,931명이며, 장애인 중 심한 장애를 갖는 비율은 서울시(37.6%)가 전국평균(37.1%)보다 높게 나타났다. 경기도의 지자체별로 보면, 가평균 2,198명(42.4%), 여주시 3,088명(40.9%), 이천시 4,409명(40.4%), 동두천시 2,599명(40.4%)로 심한 장애를 갖는 장애인의 수는 적지만, 다른 지역에 비해 비율은 높게 나타나고 있다.

<표 7> 수도권(서울, 인천, 경기) 장애인 현황(2022년)

(단위: 명)

	심한장애	심하지않은장애	합계
전 국	983,928	1,668,932	2,652,860
수도권	416,667	711,061	1,127,728
서울시	147,334	244,525	391,859
인천시	53,931	97,104	151,035
경기도	215,402	369,432	584,834
수원시	16,473	27,560	44,033
성남시	13,601	22,490	36,091

	심한장애	심하지않은장애	합계
의정부시	8,356	14,114	22,470
안양시	7,497	13,833	21,330
부천시	14,041	23,651	37,692
광명시	4,724	7,914	12,638
평택시	9,164	16,767	25,931
동두천시	2,599	3,830	6,429
안산시	11,876	21,400	33,276
고양시	16,032	26,657	42,689
과천시	850	1,407	2,257
구리시	2,980	5,566	8,546
남양주시	11,624	21,649	33,273
오산시	3,512	5,404	8,916
시흥시	7,858	14,267	22,125
군포시	4,184	7,534	11,718
의왕시	2,243	4,316	6,559
하남시	4,316	7,689	12,005
용인시	13,953	23,419	37,372
파주시	8,428	13,981	22,409
이천시	4,409	6,515	10,924
안성시	4,292	6,924	11,216
김포시	6,720	11,998	18,718
화성시	11,078	20,118	31,196
광주시	6,193	11,147	17,340
양주시	4,943	8,012	12,955
포천시	3,821	6,592	10,413
여주시	3,088	4,465	7,553
연천군	1,224	2,214	3,438
가평군	2,198	2,981	5,179
양평군	3,125	5,018	8,143

[자료] 행정안전부 주민등록인구통계(장애인 등록 현황)

□ 광역시도별 장애인유형 현황(2022년)

- 장애유형별 인원으로 보면, 전반적으로 경기도와 서울시 등의 수도권에 집중돼 있으나, 광역시도별 장애유형 비율로 보면 지역 간 차이를 보인다.
- 지적장애는 전라남도(48.6%), 시각장애는 제주도(11.0%), 청각장애는 대구시(21.1%), 언어장애는 제주도(1.1%), 지적장애는 제주도(9.8%), 뇌병변장애는 부산시(10.8%), 자폐성장애는 세종시와 제주도(2.1%), 정신장애는 부산시(4.7%), 신장장애는 서울시(4.8%), 심장장애는 서울시와 울산시(0.3%), 호흡기장애는 서울시와 부산시, 제주도(0.6%), 간장애는 서울시와 경기도, 울산시(0.7%), 안면장애는 전 지역(0.1%), 장루·요루는 서울시(0.8%), 뇌전증은 대전시(0.4%)가 가장 높게 나타났다.

<표 8> 광역시도별 장애인유형 현황

(단위: 명, %)

시도	지체	시각	청각	언어	지적	뇌병변	자폐성	정신	신장	심장	호흡기	간	안면	장루요루	뇌전증	합계
합계	1,176,291 (44.3)	250,767 (9.5)	425,224 (16.0)	86,690 (14.8)	225,708 (8.5)	245,477 (9.3)	37,603 (1.4)	104,424 (3.9)	105,842 (4.0)	5,078 (0.2)	11,451 (0.4)	15,066 (0.6)	2,725 (0.1)	16,779 (0.6)	7,076 (0.3)	2,652,860 (100.0)
서울	164,464 (42.0)	40,991 (10.5)	61,995 (15.8)	3,421 (0.9)	27,634 (7.1)	39,859 (10.2)	7,491 (1.9)	16,546 (4.2)	18,883 (4.8)	998 (0.3)	2,156 (0.6)	2,715 (0.7)	385 (0.1)	3,087 (0.8)	1,234 (0.3)	391,859 (100.0)
부산	75,567 (42.9)	17,740 (10.1)	26,328 (14.9)	1,608 (0.9)	12,644 (7.2)	19,110 (10.8)	2,522 (1.4)	8,225 (4.7)	8,224 (4.7)	437 (0.2)	979 (0.6)	919 (0.5)	228 (0.1)	1,158 (0.7)	556 (0.3)	176,245 (100.0)
대구	49,661 (38.9)	11,788 (9.2)	26,911 (21.1)	1,167 (0.9)	10,680 (8.4)	12,272 (9.6)	1,548 (1.2)	5,924 (4.6)	5,175 (4.1)	229 (0.2)	407 (0.3)	734 (0.6)	141 (0.1)	645 (0.5)	329 (0.3)	127,611 (100.0)
인천	67,437 (44.6)	13,800 (9.1)	26,898 (17.8)	1,561 (1.0)	11,414 (7.6)	13,302 (8.8)	2,031 (1.3)	4,921 (3.3)	6,519 (4.3)	254 (0.2)	615 (0.4)	761 (0.5)	144 (0.1)	975 (0.6)	403 (0.3)	151,035 (100.0)
광주	28,944 (41.7)	7,146 (10.3)	10,177 (14.3)	606 (0.9)	7,461 (10.7)	6,682 (9.6)	1,072 (1.5)	3,183 (4.6)	2,636 (3.8)	136 (0.2)	85 (0.4)	396 (0.6)	63 (0.1)	421 (0.6)	268 (0.6)	69,476 (100.0)
대전	31,329 (43.5)	6,905 (9.6)	10,093 (14.0)	609 (0.8)	7,009 (9.7)	7,033 (9.8)	1,188 (1.7)	3,232 (4.5)	3,002 (4.2)	118 (0.2)	275 (0.4)	379 (0.5)	81 (0.1)	431 (0.6)	257 (0.4)	71,941 (100.0)
울산	22,957 (44.6)	4,790 (9.3)	8,022 (15.6)	463 (0.9)	4,667 (9.1)	4,836 (9.4)	807 (1.6)	1,471 (2.9)	2,195 (4.3)	170 (0.3)	266 (0.5)	375 (0.7)	72 (0.1)	262 (0.5)	120 (0.2)	51,473 (100.0)
세종	5,858 (45.5)	1,240 (9.6)	1,827 (14.2)	123 (1.0)	1,181 (9.2)	1,117 (8.7)	265 (2.1)	473 (3.7)	503 (3.9)	27 (0.2)	50 (0.4)	81 (0.6)	13 (0.1)	81 (0.6)	24 (0.2)	12,863 (100.0)
경기	264,274 (45.2)	54,916 (9.4)	86,690 (14.8)	5,462 (0.9)	48,448 (8.3)	55,056 (9.4)	10,284 (1.8)	20,146 (3.4)	25,885 (4.4)	1,270 (0.2)	2,546 (0.4)	3,863 (0.7)	633 (0.1)	3,940 (0.7)	1,421 (0.2)	584,834 (100.0)

시도	지체	시각	청각	언어	지적	뇌병변	자폐성	정신	신장	심장	호흡기	간	안면	정류.요류	뇌전증	합계
강원	49,136 (48.3)	9,396 (9.2)	15,119 (14.9)	795 (0.8)	8,622 (8.5)	8,953 (8.8)	961 (0.9)	3,248 (3.2)	3,384 (3.3)	127 (0.1)	486 (0.5)	539 (0.5)	106 (0.1)	694 (0.7)	228 (0.2)	101,794 (100.0)
충북	44,673 (45.6)	8,793 (9.0)	14,333 (14.6)	716 (0.7)	10,996 (11.2)	8,381 (8.6)	995 (1.0)	3,726 (3.8)	3,396 (3.5)	140 (0.1)	356 (0.4)	494 (0.5)	94 (0.1)	627 (0.6)	246 (0.3)	97,966 (100.0)
충남	61,852 (45.8)	12,146 (9.0)	23,128 (17.1)	1,120 (0.8)	12,662 (9.4)	10,643 (7.9)	1,359 (1.0)	5,365 (4.0)	4,133 (3.1)	198 (0.1)	543 (0.4)	578 (0.4)	130 (0.1)	823 (0.6)	277 (0.2)	134,957 (100.0)
전북	62,014 (47.0)	11,058 (8.4)	21,065 (16.0)	1,287 (1.0)	12,823 (9.7)	11,338 (8.6)	1,060 (0.8)	5,469 (4.1)	3,661 (2.8)	159 (0.1)	348 (0.3)	509 (0.4)	124 (0.1)	682 (0.5)	417 (0.3)	132,014 (100.0)
전남	67,337 (48.6)	13,412 (9.7)	20,280 (14.6)	1,062 (0.8)	12,467 (9.0)	10,820 (7.8)	1,043 (0.8)	5,696 (4.1)	4,012 (2.9)	173 (0.1)	480 (2.9)	635 (0.1)	88 (0.3)	716 (0.5)	374 (0.3)	138,595 (100.0)
경북	77,846 (42.6)	15,612 (8.5)	37,681 (20.6)	1,351 (0.7)	16,943 (9.3)	15,338 (8.4)	1,602 (0.9)	7,459 (4.1)	5,623 (3.1)	296 (0.2)	634 (0.3)	959 (0.5)	194 (0.1)	931 (0.5)	366 (0.2)	182,835 (100.0)
경남	88,834 (46.7)	16,937 (8.9)	27,820 (14.6)	1,577 (0.8)	16,409 (8.6)	17,247 (9.1)	2,598 (1.4)	8,033 (4.2)	7,011 (3.7)	276 (0.1)	794 (0.4)	916 (0.5)	201 (0.1)	1,093 (0.6)	440 (0.2)	190,186 (100.0)
제주	14,108 (37.9)	4,097 (11.0)	6,857 (18.4)	421 (1.1)	3,648 (9.8)	3,490 (9.4)	777 (2.1)	1,307 (3.5)	1,600 (4.3)	70 (0.2)	231 (0.6)	213 (0.6)	28 (0.1)	213 (0.6)	116 (0.3)	37,176 (100.0)

[자료] 등록장애인 현황(보건복지부 발표 자료)

□ 서울시, 인천시, 경기도(31개 지자체)의 장애유형별 인원으로 보면 1,127,728명으로 전체 장애인구 대비 42.5%를 차지하고 있다. 특히 경기도가 584,834명으로 수도권 장애인구 대비 51.9%를 차지하고 있다. 장애유형에서도 31개 지자체 모두가 지체장애 비율이 가장 높으며, 연천군(50.8%), 안산시(49.9%), 포천시(49.5%), 평택시(49.1%), 시흥시(49.0%) 등의 순으로 나타났다.

□ 또한 지체장애 외에도 시각, 청각, 뇌병변 장애의 비율이 다른 장애유형에 비해 매우 높게 나타났다.

<표 9> 수도권 장애유형별 장애인구

(단위: 명, %)

시도	지체	시각	청각	언어	지적	뇌병변	자폐성	정신	신장	심장	호흡기	간	안면	장루·요루	뇌전증	합계
합계	1,176,291 (44.3)	250,767 (9.5)	425,224 (16.0)	23,349 (0.9)	225,708 (8.5)	245,477 (9.3)	37,603 (1.4)	104,424 (3.9)	105,842 (4.0)	5,078 (0.2)	11,451 (0.4)	15,066 (0.6)	2,725 (0.1)	16,779 (0.6)	7,076 (0.3)	2,652,860 (100.0)
서울	164,464 (42.0)	40,991 (10.5)	61,995 (15.8)	3,421 (0.9)	27,634 (7.1)	39,859 (10.2)	7,491 (1.9)	16,546 (4.2)	18,883 (4.8)	998 (0.3)	2,156 (0.6)	2,715 (0.7)	385 (0.1)	3,087 (0.8)	1,234 (0.3)	391,859 (100.0)
인천	67,437 (44.6)	13,800 (9.1)	26,898 (17.8)	1,561 (1.0)	11,414 (7.6)	13,302 (8.8)	2,031 (1.3)	4,921 (3.3)	6,519 (4.3)	254 (0.2)	615 (0.4)	761 (0.5)	144 (0.1)	975 (0.6)	403 (0.3)	151,035 (100.0)
경기	264,274 (45.2)	54,916 (9.4)	86,690 (14.8)	5,462 (0.9)	48,448 (8.3)	55,056 (9.4)	10,284 (1.8)	20,146 (3.4)	25,885 (4.4)	1,270 (0.2)	2,546 (0.4)	3,863 (0.7)	633 (0.1)	3,940 (0.7)	1,421 (0.2)	584,834 (100.0)
수원시	19,476 (44.2)	4,514 (10.3)	6,366 (14.5)	444 (1.0)	3,519 (8.0)	4,168 (9.5)	887 (2.0)	1,587 (3.6)	2,098 (4.8)	73 (0.2)	157 (0.4)	272 (0.6)	43 (0.1)	313 (0.7)	116 (0.3)	44,033 (100.0)
성남시	14,787 (41.0)	3,507 (9.7)	6,124 (17.0)	324 (0.9)	2,927 (8.1)	3,572 (9.9)	797 (2.2)	1,409 (3.9)	1,691 (4.7)	117 (0.3)	199 (0.6)	260 (0.7)	37 (0.1)	264 (0.7)	76 (0.2)	36,091 (100.0)
의정부시	10,027 (44.6)	2,239 (10.0)	3,330 (14.8)	181 (0.8)	1,671 (7.4)	2,344 (10.4)	345 (1.5)	827 (3.7)	1,030 (4.6)	44 (0.2)	93 (0.4)	121 (0.5)	25 (0.1)	134 (0.6)	59 (0.3)	22,470 (100.0)
인양시	9,499 (44.5)	2,051 (9.6)	3,292 (15.4)	191 (0.9)	1,505 (7.1)	2,077 (9.7)	395 (1.9)	727 (3.4)	1,107 (5.2)	40 (0.2)	86 (0.4)	130 (0.6)	22 (0.1)	146 (0.7)	62 (0.3)	21,330 (100.0)
부천시	16,681 (44.3)	3,566 (9.5)	6,109 (16.2)	360 (1.0)	2,947 (7.8)	3,435 (9.1)	595 (1.6)	1,440 (3.8)	1,744 (4.6)	56 (0.1)	149 (0.4)	236 (0.6)	51 (0.1)	227 (0.6)	96 (0.3)	37,692 (100.0)

시도	지체	시각	청각	언어	지적	뇌병변	자폐성	정신	신장	심장	호흡기	간	안면	장루·요루	뇌전증	합계
광명시	5,747 (45.5)	1,222 (9.7)	1,826 (14.4)	113 (0.9)	976 (7.7)	1,181 (9.3)	203 (1.6)	479 (3.8)	570 (4.5)	27 (0.2)	69 (0.5)	92 (0.7)	11 (0.1)	79 (0.6)	43 (0.3)	12,638 (100.0)
서울	12,720 (49.1)	2,314 (8.9)	3,633 (14.0)	227 (0.9)	2,269 (8.8)	2,170 (8.4)	282 (1.1)	764 (2.9)	995 (3.8)	64 (0.2)	112 (0.4)	151 (0.6)	28 (0.1)	153 (0.6)	49 (0.2)	25,931 (100.0)
동두천시	2,833 (44.1)	569 (8.9)	933 (14.5)	52 (0.8)	564 (8.8)	668 (10.4)	51 (0.8)	345 (5.4)	257 (4.0)	16 (0.2)	38 (0.6)	29 (0.5)	9 (0.1)	45 (0.7)	20 (0.3)	6,429 (100.0)
안산시	16,594 (49.9)	2,875 (8.6)	4,617 (13.9)	303 (0.9)	2,845 (8.5)	2,684 (8.1)	412 (1.2)	1,010 (3.0)	1,318 (4.0)	68 (0.2)	106 (0.3)	154 (0.5)	31 (0.1)	171 (0.5)	88 (0.3)	33,276 (100.0)
고양시	17,895 (41.9)	4,172 (9.8)	6,503 (15.2)	411 (1.0)	3,334 (7.8)	4,436 (10.4)	1,121 (2.6)	1,574 (3.7)	2,093 (4.9)	107 (0.3)	235 (0.6)	361 (0.8)	45 (0.1)	312 (0.7)	90 (0.2)	42,689 (100.0)
과천시	872 (38.6)	210 (9.3)	430 (19.1)	16 (0.7)	173 (7.7)	242 (10.7)	90 (4.0)	75 (3.3)	93 (4.1)	6 (0.3)	9 (0.4)	14 (0.6)	3 (0.1)	20 (0.9)	4 (0.2)	2,257 (100.0)
구리시	4,092 (47.9)	808 (9.5)	1,169 (13.7)	73 (0.9)	656 (7.7)	744 (8.7)	146 (1.7)	243 (2.8)	426 (5.0)	24 (0.3)	35 (0.4)	44 (0.5)	8 (0.1)	53 (0.6)	25 (0.3)	8,546 (100.0)
남양주시	15,732 (47.3)	3,182 (9.6)	4,508 (13.5)	309 (0.9)	2,537 (7.6)	3,227 (9.7)	515 (1.5)	909 (2.7)	1,514 (4.6)	77 (0.2)	170 (0.5)	216 (0.6)	31 (0.1)	247 (0.7)	99 (0.3)	33,273 (100.0)
오산시	3,997 (44.8)	854 (9.6)	1,126 (12.6)	103 (1.2)	878 (9.8)	769 (8.6)	139 (1.6)	450 (5.0)	377 (4.2)	21 (0.2)	41 (0.5)	69 (0.8)	15 (0.2)	54 (0.6)	23 (0.3)	8,916 (100.0)
시흥시	10,850 (49.0)	1,920 (8.7)	3,200 (14.5)	228 (1.0)	1,707 (7.7)	1,921 (8.7)	301 (1.4)	600 (2.7)	934 (4.2)	41 (0.2)	83 (0.4)	149 (0.7)	25 (0.1)	121 (0.5)	45 (0.2)	22,125 (100.0)

시도	지체	시각	청각	언어	지적	뇌병변	지폐성	정신	신장	심장	호흡기	간	안면	장루요루	뇌전증	합계
군포시	5,119 (43.7)	1,108 (9.5)	2,048 (17.5)	102 (0.9)	799 (6.8)	1,090 (9.3)	205 (1.7)	416 (3.6)	561 (4.8)	25 (0.2)	72 (0.6)	62 (0.5)	11 (0.1)	78 (0.7)	22 (0.2)	11,718 (100.0)
의왕시	2,921 (44.5)	587 (8.9)	1,058 (16.1)	46 (0.7)	458 (7.0)	638 (9.7)	131 (2.0)	232 (3.5)	306 (4.7)	13 (0.2)	27 (0.4)	59 (0.9)	4 (0.1)	54 (0.8)	25 (0.4)	6,559 (100.0)
하남시	5,370 (44.7)	1,120 (9.3)	1,859 (15.5)	115 (1.0)	852 (7.1)	1,204 (10.0)	258 (2.1)	346 (2.9)	575 (4.8)	26 (0.2)	62 (0.5)	93 (0.8)	11 (0.1)	90 (0.7)	24 (0.2)	12,005 (100.0)
용인시	15,570 (41.7)	3,474 (9.3)	6,079 (16.3)	348 (0.9)	2,912 (7.8)	3,840 (10.3)	891 (2.4)	1,515 (4.1)	1,771 (4.7)	100 (0.3)	160 (0.4)	318 (0.9)	37 (0.1)	289 (0.8)	68 (0.2)	37,372 (100.0)
파주시	9,979 (44.5)	2,082 (9.3)	3,300 (14.7)	227 (1.0)	1,958 (8.7)	2,230 (10.0)	492 (2.2)	663 (3.0)	907 (4.0)	60 (0.3)	103 (0.5)	141 (0.6)	23 (0.1)	170 (0.8)	74 (0.3)	22,409 (100.0)
이천시	5,032 (46.1)	977 (8.9)	1,444 (13.2)	93 (0.9)	1,273 (11.7)	890 (8.1)	197 (1.8)	336 (3.1)	457 (4.2)	11 (0.1)	45 (0.4)	73 (0.7)	13 (0.1)	56 (0.5)	27 (0.2)	10,924 (100.0)
안성시	5,217 (46.5)	1,047 (9.3)	1,698 (15.1)	83 (0.7)	1,190 (10.6)	920 (8.2)	120 (1.1)	349 (3.1)	384 (3.4)	15 (0.1)	39 (0.3)	61 (0.5)	11 (0.1)	60 (0.5)	22 (0.2)	11,216 (100.0)
김포시	8,604 (46.0)	1,842 (9.8)	2,635 (14.1)	184 (1.0)	1,440 (7.7)	1,757 (9.4)	335 (1.8)	565 (3.0)	883 (4.7)	47 (0.3)	83 (0.4)	117 (0.6)	27 (0.1)	145 (0.8)	54 (0.3)	18,718 (100.0)
화성시	14,754 (47.3)	2,818 (9.0)	4,426 (14.2)	359 (1.2)	2,563 (8.2)	2,762 (8.9)	631 (2.0)	981 (3.1)	1,232 (3.9)	69 (0.2)	104 (0.3)	196 (0.6)	37 (0.1)	199 (0.6)	65 (0.2)	31,196 (100.0)
광주시	7,895 (45.5)	1,625 (9.4)	2,435 (14.0)	175 (1.0)	1,617 (9.3)	1,724 (9.9)	255 (1.5)	376 (2.2)	781 (4.5)	46 (0.3)	102 (0.6)	125 (0.7)	17 (0.2)	133 (0.8)	34 (0.2)	17,340 (100.0)
양주시	5,950 (45.9)	1,152 (8.9)	1,755 (13.5)	128 (1.0)	1,114 (8.6)	1,250 (9.6)	181 (1.4)	554 (4.3)	562 (4.3)	31 (0.2)	51 (0.4)	75 (0.6)	19 (0.1)	98 (0.8)	35 (0.3)	12,955 (100.0)

시도	지체	시각	청각	언어	지적	뇌병변	지폐성	정신	신장	심장	호흡기	간	안면	장루요루	뇌진증	합계
포천시	5,153 (49.5)	915 (8.8)	1,357 (13.0)	69 (0.7)	1,046 (10.0)	882 (8.5)	67 (0.6)	311 (3.0)	394 (3.8)	10 (0.1)	32 (0.3)	72 (0.7)	8 (0.1)	72 (0.7)	25 (0.2)	10,413 (100.0)
여주시	3,428 (45.4)	753 (10.0)	938 (12.4)	58 (0.8)	870 (11.5)	754 (10.0)	77 (1.0)	250 (3.3)	262 (3.5)	11 (0.1)	27 (0.4)	52 (0.7)	11 (0.1)	48 (0.6)	14 (0.2)	7,553 (100.0)
연천군	1,748 (50.8)	308 (9.0)	504 (14.7)	21 (0.6)	279 (8.1)	283 (8.2)	22 (0.6)	116 (3.4)	100 (2.9)	3 (0.1)	7 (0.2)	20 (0.6)	5 (0.1)	15 (0.4)	7 (0.2)	3,438 (100.0)
가평군	2,121 (41.0)	397 (7.7)	807 (15.6)	37 (0.7)	619 (12.0)	436 (8.4)	37 (0.7)	444 (8.6)	168 (3.2)	9 (0.2)	18 (0.3)	38 (0.7)	5 (0.1)	31 (0.6)	12 (0.2)	5,179 (100.0)
양평군	3,611 (44.3)	708 (8.7)	1,181 (14.5)	82 (1.0)	950 (11.7)	758 (9.3)	106 (1.3)	253 (3.1)	295 (3.6)	13 (0.2)	32 (0.4)	63 (0.8)	10 (0.1)	63 (0.8)	18 (0.2)	8,143 (100.0)

[자료] 등록장애인 현황(국가통계포털)

3) 교통약자 장애인구 추계(2023~2026년)

□ 2021년 교통약자 이동지원 실태조사(국토교통부)에 내용에 따르면 장래 교통약자 중 고령자, 어린이, 영유아 동반자는 통계청에서 제공하는 인구추계자료를 활용(코호트 요인법⁴⁾)하였으며, 임산부 인구는 출생인구를 적용하여 역으로 추정하였다(장애인 인구는 등비급수법⁵⁾을 통한 예측치 활용).

4) 코호트 요인법: 인구변동요인(출생·사망·국제이동) 미래 수준을 각각 예측한 후, 추계의 출발점이 되는 기준인구에 출생아 수와 국제 순 이동자수는 더하고, 사망자수는 빼는 인구균형 방정식(Demographic balancing equation)을 적용하여 다음 해 인구를 반복적으로 산출해 나가는 인구추계 방법
 5) 등비급수법: 지수모형 중의 하나로 인구가 매년 일정한 비율로 증가(또는 감소)하는 지역에 적용 가능하며, 단기간의 추계에 적합한 모형

□ 2026년까지의 교통약자 추계인구를 다음과 같다.

- 총 인구는 연평균 0.1% 감소하지만, 교통약자는 2.0% 증가할 것으로 전망된다.
- 교통약자 유형별로 살펴보면 고령자는 연평균 5.6% 증가, 임산부는 1.5%, 장애인은 0.5% 증가할 것으로 예상하고 있으나, 영유아동반자 및 어린이는 감소할 것으로 전망된다.

<표 10> 교통약자 유형별 장래인구 추계

연도	총인구 (천명)	교통약자(천명)							
		소계	비율	장애인		고령자	영유아 동반자	어린이	임산부
				전체	중복제외				
2023	51,550	15,777	30.6	2,674	1,252	9,492	1,720	3,080	233
2024	51,492	16,040	31.2	2,689	1,259	10,000	1,601	2,946	234
2025	51,439	16,401	31.9	2,704	1,266	10,577	1,515	2,795	248
2026	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%

[자료] 2021년 교통약자 이동편의 실태조사(국토교통부, 2022)

4. 특별교통수단

1) 특별교통수단 이용 대상

□ 특별교통수단 이용 대상자에 대한 규정은 「교통약자의 이동편의 증진법」 시행규칙에 명시되어 있으며, 각 광역시도 및 지자체 조례와 운영규정에 따라 차이가 있다.

- 「교통약자의 이동편의 증진법」 시행규칙 제6조(특별교통수단의 이용대상자 등)에 따르면, 장애인 중 정도가 심한 장애인으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람, 65세 이상의 사람으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람, 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자를 주요 대상으로 두고 있다. 그리고 교통약자에 준하는 사람으로서 지방자치단체의 조례로 정하도록 하고 있다.

제6조(특별교통수단의 이용대상자 등)

① 법 제16조제8항에 따라 특별교통수단을 이용할 수 있는 교통약자의 범위는 다음과 같다.

1. 중증보행장애인으로 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람
2. 65세 이상의 사람으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람(2023. 07. 20. 삭제)
3. 버스·지하철 등의 이용이 어려운 노인 등 특별교통수단을 이용하게 할 필요가 있다고 시·군의 조례로 정하는 사람
4. 제1호 및 제3호에 해당하는 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자

- 광역시도 및 지자체에서는 특별교통수단 이용대상 범위를 「교통약자의 이동편의 증진법」 시행규칙 제6조를 기초로, 일시적 장애가 있는 자 중 병원 진료 및 치료를 목적으로 하는 자, 이동이 어려운 국가유공자, 임산부 등으로 확대하고 있다. 그러나 교통약자에 준하는 사람을 지방자치단체의 조례로 정하도록 하면서 지자체별 특별교통수단의 이용 대상의 차이가 있다.

(부산광역시 교통약자의 이동편의 증진 조례)

제11조(특별교통수단)

② 제1항에 따른 특별교통수단을 이용할 수 있는 사람은 다음과 같다.

1. 「장애인복지법 시행규칙」 별표1에 따른 장애의 정도가 심한 장애인 중 같은 규칙 제28조제1항에 따른 보행상의 장애가 있는 사람으로서 버스·도시철도 등의 이용이 어려운 사람
2. 65세 이상의 사람으로서 버스·도시철도 등의 이용이 어려운 사람
3. 일시적으로 휠체어를 이용하는 사람으로서 버스·도시철도 등의 이용이 어려운 사람 (단, 의사의 진단서를 첨부하여야 한다)

- 4. 가족 및 보호자의 보호·관리가 필요한 중복장애가 있는 뇌전증장애인
- 5. 제1호부터 제4호까지에 해당하는 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자

(부천시 교통약자의 이동편의 증진에 관한 조례)

제14조(특별교통수단의 이용대상 및 이용제한)

- ① 특별교통수단의 이용대상자의 범위는 다음 각 호와 같다.
 - 1. 「장애인복지법 시행규칙」 제28조제1항에 따른 보행상의 장애인으로서 같은 규칙 별표 1에 따른 장애의 정도가 심한 장애인으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람
 - 2. 임산부 또는 65세 이상의 사람으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람
 - 3. 사고, 질병 등으로 인한 일시적 장애로 버스 등 대중교통의 이용이 어려운 사람
 - 4. 제1호부터 제3호까지 해당하는 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자
 - 5. 그 밖에 시장이 특별교통수단이 필요하다고 인정하는 사람

2) 특별교통수단 운영 현황

(1) 광역시도 특별교통수단 운영 현황

- 특별교통수단은 장애인 150명당 1대로 2019년 4,697대에서 2021년 4,738대로 증가했으며, 실제 운행 대수도 2019년 3,457대에서 2021년 4,074대로 증가했다. 특히 특별교통수단의 전국평균 보급률은 2019년 73.6%에서 2020년 83.4%, 2021년 86.0%로 지속적인 증가세를 보이고 있다. 이는 제3차 교통약자 이동편의 증진계획 변경(안)(2017~2021)에서 목표로 하는 2021년 특별교통수단 보급률 84%는 달성한 것이다.
- 2019년에서 2021년까지 특별교통수단의 증가율은 전국 12.4%로 나타났고, 서울시(26.1%), 울산시(20.0%), 부산시(15.4%), 제주도(14.7%), 세종시(14.5%), 강원도(13.1), 충청남도(12.9%)가 전국평균 이상의 증가율을 보인다. 반면, 광주시(0.7%), 경기도(6.8%), 충청북도(8.2%), 경상남도(9.4%), 전라북도(9.8%), 전라남도(11.1%), 인천시(9.0%), 대구시(8.7%), 대전시(11.3%), 경상북도(10.4%)가 전국 평균보다 낮은 증가율을 보인다.
- 특별교통수단 보급률의 증가세에도 현재까지 우리나라는 평균적으로 법정 기준(보급률 100%)을 충족하지 못하고 있으며, 2021년 기준 전국 광역시도 중 경기도(112.7%)와 경상남도(107.3%)만이 법정 기준을 충족하고 있다. 특히 충청북도(64.4%), 부산시(64.6%), 인천시(66.5%), 경상북도(67.5%), 충청남도(69.1%)의 보급률이 매우 낮게 나타났다.

<표 11> 특별교통수단 법정대수, 운행대수, 보급률(2019~2021년)

(단위: 대, %)

특별교통수단 법정대수	2019			2020			2021		
	법정 대수	운행 대수	보급률	법정 대수	운행 대수	보급률	법정 대수	운행 대수	보급률
전 국	4,697	3,457	73.6	4,694	3,914	83.4	4,738	4,074	86.0
서울시	732	437	59.7	731	622	85.1	725	622	85.8
부산시	321	158	49.2	321	181	56.4	319	206	64.6
대구시	217	145	66.8	217	150	49.1	216	163	75.5
인천시	252	145	57.5	253	145	57.3	254	169	66.5
광주시	129	116	89.9	129	116	89.9	128	116	90.6
대전시	136	82	60.3	135	86	63.7	134	96	71.6
울산시	90	58	64.4	90	62	68.9	90	76	84.4
세종시	21	17	81.0	21	17	81.0	22	21	95.5
경기도	1,011	1,071	105.9	1,015	1,145	112.8	1,027	1,157	112.7
강원도	188	119	63.3	188	138	73.4	195	149	76.4
충청북도	178	100	56.2	177	110	62.1	180	116	64.4
충청남도	233	131	56.2	232	164	70.7	236	163	69.1
전라북도	232	166	71.6	232	184	79.3	236	192	81.4
전라남도	241	148	61.4	241	170	70.5	247	179	72.5
경상북도	310	177	57.1	307	201	65.5	317	214	67.5
경상남도	338	331	97.9	337	357	105.9	344	369	107.3
제주도	68	56	82.4	68	66	97.1	68	66	97.1

[자료] 교통약자 이동편의 실태조사(국토교통부, 2019~2021년)

(2) 수도권 특별교통수단 운영 현황

□ 수도권(서울시, 인천시, 경기도) 특별교통수단 법정 대수는 2019년 1,995대에서 2021년 2,006대로 증가했으며, 실제 운행 대수도 2019년 1,653대에서 2021년 1,912대로 증가했다. 특히 특별교통수단의 보급률도 2019년 82.9%에서 2020년 95.6%, 2021년 97.1%로 지속적인 증가를 보였으며, 2021년 기준 전국평균보다 12.1% 높게 나타나고 있다.

- 2019년에서 2021년까지 특별교통수단 증가율은 14.2%로 나타났고, 전국평균보다 수도권
의 증가율이 높았다. 특히 수도권 중에서도 서울시가 26.1%, 인천시 9.0%, 경기도 6.8%
증가율을 보였지만, 경기도는 보급률이 100%를 충족한 상황에서도 지속적인 증가를 보였다.
반면 인천시는 수도권 지역에서 가장 낮은 보급률을 보고 있다.
- 수도권 중 경기도 31개 지자체의 특별교통수단 보급률(2021년 기준)을 보면, 시흥시(91.4%),
파주시(92.3%), 안성시(95.0%)를 제외하고 28개 지자체가 100% 이상의 보급률을 보였다.
그중에서도 연천군(216.7%)의 보급률이 가장 높았고 양평군(168.8%), 동두천시(133.3%),
과천시(150.0%), 가평군(145.5%) 등의 순으로 높게 나타났다.
- 2019년에서 2021년까지 경기도의 특별교통수단의 증가율은 6.2%로 나타나고 있으나,
양평군(43.8%), 광주시(26.7%), 남양주시(24.4%), 하남시(20.3%)의 증가율이 높게 나타
났다. 반면 안산시(-3.6%), 고양시(-11.7%), 구리시(-0.8%), 시흥시(-5.6%), 의왕시(-0.9%),
용인시(-1.7%)는 감소율을 보이기도 했다. 특히 시흥시는 법정 대수를 충족하지 못한 상황
에서 감소세를 보였다.

<표 12> 광역시도 특별교통수단 법정대수, 운행대수, 보급률(2019~2021년)

(단위: 대, %)

특별교통수단 법정대수	2019			2020			2021			
	법정 대수	운행 대수	보급률	법정 대수	운행 대수	보급률	법정 대수	운행 대수	보급률	
전 국	4,697	3,457	73.6	4,694	3,914	83.4	4,738	4,074	86.0	
수도권 합계	1,995	1,653	82.9	1,999	1,912	95.6	2,006	1,948	97.1	
서울시	732	437	59.7	731	622	85.1	725	622	85.8	
인천시	252	145	57.5	253	145	57.3	254	169	66.5	
경기도	소계	1,011	1,071	105.9	1,015	1,145	112.8	1,027	1,157	112.7
	수원시	79	90	113.9	79	90	113.9	79	90	113.9
	성남시	68	80	117.6	68	80	117.6	68	80	117.6
	의정부시	40	32	80.0	40	39	97.5	40	42	105.0
	안양시	38	38	100.0	37	38	102.7	37	38	102.7
	부천시	68	64	94.1	68	75	110.3	68	76	111.8

특별교통수단 법정대수	2019			2020			2021			
	법정 대수	운행 대수	보급률	법정 대수	운행 대수	보급률	법정 대수	운행 대수	보급률	
경기도	광명시	25	32	128.0	25	32	128.0	25	32	128.0
	평택시	41	44	107.3	41	49	119.5	42	49	116.7
	동두천시	12	14	116.7	12	14	116.7	12	16	133.3
	안산시	56	61	108.9	56	60	107.1	57	60	105.3
	고양시	77	86	111.7	77	84	109.1	78	78	100.0
	과천시	4	6	150.0	4	6	150.0	4	6	150.0
	구리시	15	17	113.3	15	17	113.3	16	18	112.5
	남양주시	53	42	79.2	54	57	105.6	55	57	103.6
	오산시	16	17	106.3	16	17	106.3	16	17	106.3
	시흥시	33	32	97.0	34	32	94.1	35	32	91.4
	군포시	20	22	110.0	20	23	115.0	20	23	115.0
	의왕시	10	11	110.0	11	11	100.0	11	12	109.1
	하남시	19	18	94.7	19	20	105.3	20	23	115.0
	용인시	65	72	110.8	65	72	110.8	66	72	109.1
	파주시	39	36	92.3	39	36	92.3	39	36	92.3
	이천시	21	24	114.3	21	24	114.3	21	26	123.8
	안성시	20	19	95.0	20	19	95.0	20	19	95.0
	김포시	29	32	110.3	30	40	133.3	31	40	129.0
	화성시	47	48	102.1	48	58	120.8	49	58	118.4
	광주시	29	29	100.0	29	34	117.2	30	38	126.7
	양주시	22	21	95.5	22	22	100.0	22	23	104.5
	포천시	18	17	94.4	18	20	111.1	18	20	111.1
	여주시	14	18	128.6	14	20	142.9	15	20	133.3
연천군	6	13	216.7	6	13	216.7	6	13	216.7	
가평군	11	16	145.5	11	16	145.5	11	16	145.5	
양평군	16	20	125.0	16	27	168.8	16	27	168.8	

[자료] 교통약자 이동편의 실태조사(국토교통부, 2019~2021년)

3) 대체수단 운영 현황

(1) 광역시도 대체수단 운영 현황

- 특별교통수단 이외에 바우처(임차⁶⁾) 택시 및 시각장애인 생활이동 지원차량 등의 대체수단은 17개 광역시도에서 2021년 24,557대를 운영하고 있으며, 2019년 10,867대에 비해 126% 증가했다.
- 대체수단 중 바우처 택시의 비중이 93.5~97.4%로 크나, 2021년에 수도권 지역에서 바우처 택시가 감소하면서 전국 평균도 감소했다. 그리고 바우처 택시 운영이 전국으로 확대되고 있는 가운데 인천시, 세종시, 전라북도, 제주도는 운영이 되지 않고 있다.
- 대체수단으로 바우처 택시외에 임차택시를 운영하고 있으며, 임차택시 운영이 점차 확대되고 있다. 특히 임차택시의 경우 서울시, 광주시, 대전시, 울산시, 경기도, 강원도, 충청북도, 전라북도, 전라남도, 제주도에서 운영되고 있다. 그밖에 시각장애인 생활이동 지원차량 등이 운영되고 있으며, 매년 지속적으로 운영이 확대되고 있다.

6) 비휠체어 중증장애인의 이동편의 증진 및 특별교통수단 고객 이용수요 분산으로 대기시간 감소 등을 위한 목적으로 일반택시를 임차하여 대체수단 전용으로 사용하는 택시를 말함

<표 13> 광역시도 대체수단 현황(2019~2021년)

구분	2019						2020						2021					
	소계	바우처 택시	임차 택시	시각 장애인 생활이동 지원차량	기타	기타	소계	바우처 택시	임차 택시	시각 장애인 생활이동 지원차량	기타	기타	소계	바우처 택시	임차 택시	시각 장애인 생활이동 지원차량	기타	
																		기타
합계	10,867	10,159	382	301	25	29,232	28,476	436	275	45	24,557	23,718	471	304	64			
서울시	7,005	6,797	50	158	-	17,608	17,400	50	158	-	13,041	12,807	76	158	-			
부산시	927	927	-	-	-	4,700	4,700	-	-	-	4,700	4,700	-	-	-			
대구시	280	280	-	-	-	280	280	-	-	-	280	280	-	-	-			
인천시	170	170	-	-	-	300	300	-	-	-	300	300	-	-	-			
광주시	66	-	66	-	-	96	-	96	-	-	92	-	92	-	-			
대전시	120	-	110	8	2	251	150	90	8	3	240	150	90	-	-			
울산시	61	37	21	-	3	58	37	21	-	-	72	37	21	11	3			
세종시	3	-	3	-	-	5	-	-	3	2	11	-	-	-	11			
경기도	287	189	58	37	3	3,946	3,850	66	25	5	3,537	3,421	63	39	14			
강원도	1,777	1,737	12	28	-	1,773	1,737	13	14	9	1,784	1,736	22	15	11			
충청북도	40	2	23	15	-	52	2	23	14	13	96	55	23	9	9			
충청남도	32	20	-	12	-	30	20	-	10	-	33	20	-	13	-			
전라북도	15	-	-	15	-	50	-	30	16	4	60	-	30	26	4			
전라남도	1	-	-	1	-	15	-	8	7	-	115	89	11	15	-			
경상북도	18	-	-	18	-	24	-	-	17	7	112	93	-	13	6			
경상남도	3	-	-	3	-	5	-	-	3	2	41	30	-	5	6			
제주도	45	-	39	6	-	39	-	39	-	-	43	-	43	-	-			

(단위: 대)

[자료] 교통약자 이동편의 실태조사(국토교통부, 2019~2021년)

(2) 수도권 대체수단 운영 현황

- 서울시, 인천시, 경기도(31개 지자체)의 특별교통수단 이외에 바우처(임차) 택시 및 시각장애인 생활이동 지원차량 등의 대체수단은 2021년 16,878대를 운영하고 있으며, 2019년 7,462대에 비해 120% 증가했다. 특히 수도권의 대체수단은 전국 평균 대비 68.7%(2021년)를 차지하고 있으며 수도권에 대체수단이 집중돼 있다.
- 대체수단 중 바우처 택시의 비중이 95.9~98.6%로 크나 2021년에 감소로 전환됐다. 바우처 택시 외에 임차택시를 운영하고 있으며 임차택시의 운영이 점차 확대되고 있다. 그 밖에 시각장애인 생활 이동지원 차량 등이 운영되고 있으며, 매년 지속적으로 운영이 확대되고 있다.
- 수도권 중 경기도 31개 지자체의 대체수단의 운영현황을 보면 지자체에 따라 차이를 보인다. 특히 2021년 기준으로 광주시, 양주시, 포천시, 여주시, 연천군, 구리시, 오산시, 안양시, 부천시, 광명시, 평택시, 동두천시, 이천시, 안성시, 김포시가 바우처 택시 등 대체수단이 운영되지 않고 있다. 이는 경기도 31개 지자체 중 15개 지역으로 절반가량이 운영되지 않고 있다.

특별교통수단 법정대수	2019					2020					2021				
	소계	바우처 택시	임차 택시	시간 장애인 생활이동 지원차량	기타	소계	바우처 택시	임차 택시	시간 장애인 생활이동 지원차량	기타	소계	바우처 택시	임차 택시	시간 장애인 생활이동 지원차량	기타
동두천시	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
안산시	60	60	-	-	-	59	59	-	-	-	60	60	-	-	
고양시	16	-	10	6	-	20	-	18	2	-	18	-	18	-	
과천시	3	-	-	2	1	4	-	-	4	-	3	-	-	3	
구리시	4	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
남양주시	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	-	-	5	
오산시	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
시흥시	-	-	-	-	-	19	19	-	-	-	25	25	-	-	
군포시	-	-	-	-	-	7	-	-	7	-	9	-	-	7	
의왕시	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	4	
하남시	5	-	-	3	2	-	-	-	-	-	5	-	-	3	
용인시	60	60	-	-	-	60	60	-	-	-	60	60	-	-	
파주시	4	-	-	4	-	19	19	-	-	-	40	40	-	4	
이천시	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
안성시	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

경기도

특별교통수단 법정대수	2019					2020					2021				
	소개	배우처 택시	임차 택시	시각 장애인 생활이동 지원차량	기타	소개	배우처 택시	임차 택시	시각 장애인 생활이동 지원차량	기타	소개	배우처 택시	임차 택시	시각 장애인 생활이동 지원차량	기타
경기도	김포시	3	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	화성시	59	50	-	9	-	83	-	-	99	-	-	-	-	-
	광주시	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	양주시	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	포천시	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	여주시	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	연천군	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	기평군	2	-	-	2	-	2	-	-	-	3	-	-	-	3
	양평군	7	-	3	4	-	8	-	3	-	11	-	3	5	3

[자료] 교통약자 이동편의 실태조사(국토교통부, 2019~2021년)

4) 특별교통수단 운영현황

- 특별교통수단의 요금, 1일 최대 이용횟수, 심야운영, 관외운영 등 운영은 일반적으로 지자체별로 조례와 운영 규정에 따라 상이하다.
- 특별교통수단 이용 시 지불하는 요금은 관내와 관외로 구분하여 기본요금과 추가요금으로 산정된다. 이때 대부분의 요금산정은 거리비례 요금제를 적용하고 있으며, 기본요금과 거리에 따른 추가요금은 광역시도 및 기초자치단체에 따라 차이를 보인다. 또한 심야요금은 할증제를 적용하고 있으며, 통행료는 대부분 이용자가 부담하고 있다. 특히 과천시외의 경우 다른 지역과 달리 특별교통수단이 무상으로 운영되고 있으며, 통행료와 주차료만 이용자가 부담하면 된다.
- 특별교통수단의 1일 최대 이용 횟수의 경우 광역시도 및 기초자치단체에 따라 상이하다. 대부분 1일 최대 이용 횟수에 대한 제한을 두지 않고 있으나, 일부 광역시도 및 기초자치단체의 경우 일시적 장애 또는 비혈체어 장애인에 대한 이용횟수 제한을 두고 있다. 또한 대상에 상관없이 이용 횟수를 2~4회 및 예약 방법별로 2회를 제한 두는 경우도 있다.
- 특별교통수단의 운영범위는 대부분 인접지역에 한해 운행하고 있으며, 병원 진료 등의 목적으로 관외 지역 이용 시 2시간 내외로 차량을 대기 후 재이용할 수 있도록 하고 있다.
- 특별교통수단의 예약방법은 전화, 홈페이지, 전용앱이 있으며 전화 예약을 기본으로 최근 전용앱 보급이 증가하고 있다. 또한 특별교통수단 이용을 위해 예약 또는 즉시콜을 통해 이용할 수 있으며, 최근에는 즉시콜이 확대되고 있다. 하지만 즉시콜이 경우 지역에 따라 심야시간 또는 주말에는 제한되기도 한다.

<표 15> 특별교통수단 운영현황

구분		내용
요금	관내	- 기본요금에 추가 요금 • 기본 2~10km로 500~1,800원(기초자치단체별 상이) • 일부 택시요금의 5% 또는 대중교통(시내버스) 요금 적용 • 추가요금은 거리 또는 시간에 비례
	관외	- 기본요금에 추가 요금 • 기본요금은 관내 요금과 동일 하거나 할증(기초자치단체별 상이) • 추가요금은 거리에 비례하거나 요금 상한제 또는 시외버스요금 적용
	심야	- 주간 요금과 동일하거나 할증(20%)
	기타	- 경기도 과천시 무상 운행

1일 이용횟수	- 대부분 이용횟수에 대한 제한은 없으나, 일부 지역의 경우 대상 및 예약 시기에 따라 제한을 두고 있음 <ul style="list-style-type: none"> • 일시적 장애 또는 비휠체어 장애인 2~4회 제한 • 예약 시기에 따라 1일 4회(즉시콜 2회, 예약2회) 제한
운영 범위(관외)	- 대부분 광역시도 및 기초자치단체 인접지역에 한해 관외 운행 - 회차운행 필요시 병원방문 목적 등에 대해 2시간 내로 대기 후 왕복운행 가능
예약방법	- 전화, 인터넷, 전용앱을 통해 예약 가능(기초자치단체별 상이)하며, 최근 전용앱을 통해 대기순번, 차량 위치를 확인 가능 - 이용은 예약 또는 즉시콜을 통해 이용가능 <ul style="list-style-type: none"> • 일부지역의 경우 즉시콜은 심야시간 또는 주말에는 제한됨

[자료] 광역시도 및 기초자치단체 특별교통수단 홈페이지

5) 이동지원센터 운영현황

□ 특별교통수단이 운행되기 위해 기초자치단체별 이동지원센터가 운영하고 있으며, 충청북도를 제외한 8개 도에서 광역이동지원센터를 운영하고 있다. 운영방식에는 자체 운영과 위탁 운영 방식을 채택하고 있으며, 위탁운영의 경우 지방공기업(공단, 공사), 단체(협회, 사회서비스원 등), 운수사업자(택시 등)에게 위탁하고 있다.

<표 16> 광역이동지원센터 운영현황

구분	운영방식	위탁기관	지자체 이동지원센터
서울시	위탁운영	서울시설공단	
부산시	위탁운영	부산시설공단	
대구시	위탁운영	대구시설공단	
인천시	위탁운영	인천교통공사	
광주시	위탁운영	광주교통약자 이동지원센터	
대전시	위탁운영	대전광역시 사회서비스원	
울산시	위탁운영	(사)울산장애인복지서비스지원협회	

구분	운영방식	위탁기관	지자체 이동지원센터
세종시	위탁운영	(사)세종시지체장애인협회	
광역센터	경기도	자체	-
	강원도	위탁운영	(주)케이티아이에스
	충청북도	-	-
	충청남도	위탁운영	(주)케이티아이에스
	전라북도	위탁운영	(주)케이티아이에스
	전라남도	위탁운영	(재)전라남도사회서비스원
	경상북도	위탁운영	한국교통장애인협회
	경상남도	위탁운영	경상남도택시운송사업조합
제주도	위탁운영	(사)제주특별자치도교통약자이동지원센터	

[자료] 2021년 교통약자 이동편의 실태조사(국토교통부, 2022)

6) 특별교통수단 이용제한

□ 이동지원센터의 홈페이지 또는 이용신청서에서 ‘차량이용 제한’에 대한 내용을 분석하였다. 광역이동지원센터가 운영되는 지역에서는 대부분 광역이동지원센터에서 이용제한 규정을 수립하여 각 지자체 이동지원센터와 공유하고 있었다(경기도 제외⁷⁾). 광역이동지원센터가 운영되지 않는 지역은 각 지자체 이동지원센터 별도의 이용제한 규정을 수립하여 적용하고 있다. 각 광역 또는 지자체의 이동지원센터에서 다음과 같은 경우에 이용제한을 두고 있다.

- 탑승 시 신분확인을 위한 복지카드 또는 신분증 제시하지 않을 경우
- 차량 또는 운전원을 특정하여 지정하거나 거부하는 경우
- 상담원이나 운전원에게 모멸감을 주는 폭언, 성추행 등을 하는 경우
- 보호자가 반드시 탑승해야 하는 이용자임에도 보호자 없이 이용하려는 경우
- 운전원의 안전운행에 방해가 되는 접촉이나 폭력 등을 행사하는 경우
- 미납요금이 발생하는 경우

7) 경기도는 2023년 7월 광역이동센터가 개원하면서 현재까지는 각 지자체의 이용제한 규정을 따르고 있다.

- 과도한 음주로 인하여 운행에 방해될 수 있는 경우 등은
 - 예약 취소 등이 발생한 경우
 - 목적 외로 사용하는 경우 등이 발생할 경우 이용제한을 둘 수 있었다.
- 다양한 사유로 이용 제한을 두고 있으나, 예약 취소 또는 비승차 등의 경우에 일부 이동지원 센터에서 과도한 차량이용 제한 위반 횟수 적용기간과 이용제한 기간으로 장애인의 이동권이 제한될 수 있다. 또한 동일 서비스를 이용하면서 발생하는 이용제한 사유임에도 장애인이 어느 지역에 사느냐에 따라 차량이용 제한 위반 횟수 적용기간과 이용제한 기간의 차이가 많게는 6배 이상 차이가 발생하고 있다.
- 예약 당일 취소할 경우 배차가 되지 않았음에도 당일 차량이용 제한이 발생할 수 있으며, 즉시콜 이용도 제한될 수 있다. 이때 회차지(거주지가 아닌 다른 지역)에서 차량이용 제한이 발생할 경우 다시 거주지로 돌아갈 수 없는 경우가 발생할 수 있는 문제를 지니고 있다.
- 예약 취소 횟수 적용기간이 월 3회 또는 직전 6개월(180일) 3회 등 이동지원센터에 따라 차이가 발생하고 있다. 이용제한 기간도 짧게는 당일부터 길게는 1개월 이상 등이 발생한다. 이는 동일한 사유에 대해서 장애인이 어느 지역에 사느냐에 따라 차량 이용제한 위반 횟수 적용 기간과 이용제한 기간에 차이가 발생하고 있다.
- 일부 광역이동지원센터의 경우 차량 도착 후 10분 이내에 승차하지 않은 경우, 예약시간 1시간 전 이후에 예약취소를 하는 경우, 차량 도착 후 연락 없이 무단으로 비승차하는 경우, 무임 승차하는 경우 등의 사유에 기간제한 없이 3회 이상 발생할 경우 2~10일 이용제한을 두고 있다. 이는 다른 이동센터에서 기간(월 3회, 6개월 3회 등) 두고 지침을 지키지 않을 경우 이용 제한을 두는 것과 다르다. 기간을 두지 않을 경우 장기 이용할수록 이용제한에 해당될 수 있어 과도하다고 할 수 있다.

<표 17> 특별교통수단 이용제한

이동지원센터	이용제한(*예약 취소 미승차 중심으로 작성)
A도	<ul style="list-style-type: none"> • 차량도착 후 이용취소 하는 경우: 당일 • 차량 도착 후 10분 이내에 승차하지 않는 경우가 기간에 관계 없이 3회 이상인 경우: 2일 • 차량 도착 후 연락 없이 무단으로 비승차하는 경우가 기간에 관계 없이 3회 이상인 경우: 5일 • 예약시간 1시간 전 이후에 예약취소를 하는 경우가 기간에 관계 없이 3회 이상인 경우: 5일

이동지원센터	이용제한(*예약 취소 미승차 중심으로 작성)
	<ul style="list-style-type: none"> • 이용신청 없이 운전원과 직접 연락하여 차량을 이용하는 경우가 기간에 관계 없이 3회 이상인 경우: 10일 • 무임승차가 기간에 관계 없이 3회 이상인 경우: 10일
B시	<ul style="list-style-type: none"> • 예약 당일 취소 및 현장취소가 월 3회 이상인 경우 다음달 1개월간 이용을 제한한다. • 예약 당일 취소 시, 해당 당일에 즉시콜 이용을 제한한다.
C시	<ul style="list-style-type: none"> • 다음 각호의 월 3회 이상 해당될 시 다음 한 달간 이용 제한 <ul style="list-style-type: none"> - 예약시간 24시간 이내의 취소 - 예약시간 1시간 이내의 장소 또는 시간 변경(단, 당일 콜은 예약 1시간 이내 취소 또는 변경 적용) - 예약시간으로부터 10분 이내 미탑승
D시	<ul style="list-style-type: none"> • 당일 예약시간 1시간 이내 취소할 경우 : 당일 이용 및 예약 제한 • 탑승 시 신분증(복지카드 등)을 제시하지 못하는 경우 : 당회 이용 제한
E시	<ul style="list-style-type: none"> • 배차 후 취소한 경우가 월 3회 이상인 경우 • 보호가 필요한 이용자임에도 보호자없이 탑승하려는 경우가 월3회 이상
F시	<ul style="list-style-type: none"> • 이용자는 각호의 사항을 위반 시 1개월의 범위 내에서 차량이용에 제한을 받을 수 있으며, 그 내용을 이용자에게 사전 고지한다. <ul style="list-style-type: none"> - 당일 예약콜 또는 즉시콜 차량 배차 이후 이용신청을 취소하거나, 운행 중 취소 및 도착 후 취소가 당일기준 직전 6개월(180일)내에 3회 이상 일 경우
G시	<ul style="list-style-type: none"> • 배차 후 취소한 경우가 월 3회 이상인 경우 • 콜센터를 통하지 않고 운전원에게 직접 연락하여 차량을 이용한 경우 • 보호가 필요한 이용자임에도 보호자없이 탑승하려는 경우가 월3회 이상
H시	<ul style="list-style-type: none"> • 차량 도착 후 15분 초과 시 회차하며 당일 이용제한
I시	<ul style="list-style-type: none"> • 다음의 경우 마지막 취소일(회차일)로부터 7일간 이용제한을 취할 수 있다. <ul style="list-style-type: none"> - 예약시간을 1시간 이내 취소한 경우가 2회 이상인 경우 - 차량 예약시간 후 10분 이내에 미승차한 경우가 2회 이상인 경우
J시	<ul style="list-style-type: none"> • (납부시까지) 접수시 이전 이용에 대한 미납요금이 있는 경우 • (당일) 차량배차 10분 후/도착 후 이용 취소한 자, 차량도착 후 20분 이내에 승차하지 않는 경우 • (10일) 차량 도착 후 20분 이내에 승차하지 않는 경우가 월 3회 이상, 운행중 차량을 대기시킨 후 용무를 보고 다시 운행토록 요구한 자 • (20일) 예약 시간으로부터 1시간 이내 예약취소가 5회 이상인 자

7) 특별교통수단 만족도

특별교통수단 만족도는 2021년도 교통약자 이동편의 실태조사 연구(국토교통부) 결과를 통해, 특별교통수단과 대체이동수단의 전반적 만족도 및 영역별 만족도를 재분석하였다.

(1) 전반적인 만족도

- 특별교통수단을 이용하는 교통약자의 전반적인 만족도는 평균 62.5점으로 나타났으며, 장애인의 만족도도 전국 평균과 같은 것으로 나타났다. 하지만, 지체장애인의 만족도가 62.8점으로 가장 높고, 시각장애인 61.1점, 청각장애인 60.0점 순으로 나타났다.

<표 18> 특별교통수단 전반적 만족도

(단위: 점)

구분	사례수	매우 불만족	불만족	약간 불만족	보통	약간 만족	만족	매우 만족	평균 (100점)	
전국 전체	151	0.0	6.0	9.3	23.2	35.1	18.5	7.9	62.5	
교통약자	장애인	147	0.0	6.1	9.5	23.1	34.0	19.0	8.2	62.5
	지체	124	0.0	6.1	9.5	23.1	34.0	19.0	8.2	62.8
	시각	18	0.0	5.6	11.1	33.3	22.2	16.7	11.1	61.1
	청각	5	0.0	0.0	0.0	60.0	20.0	20.0	0.0	60.0
	고령자	4	0.0	0.0	0.0	25.0	75.0	0.0	0.0	62.5

[자료] 2021년 교통약자 이동편의 실태조사(국토교통부, 2022)

(2) 영역별 만족도

- 특별교통수단의 예약 또는 배차의 편리성, 안전운전, 이용요금, 승무원의 친절성, 차량 내부 청결성의 만족도를 살펴보면, 승무원의 친절성(57.5점)이 가장 높고, 예약 또는 배차의 편리성이 가장 낮은 것으로 나타났다.
 - 예약 또는 배차의 편리성의 경우 장애인은 57.5점으로 전국 57.6점보다 낮게 나타났다. 장애인 중 청각장애인이 66.7점으로 가장 높고 지체장애인이 57.1점으로 가장 낮게 나타났다.
 - 안전운전의 경우 장애인은 64.6점으로 전국 64.9점보다 낮게 나타났다. 장애인 중 고령자가 75.0점으로 가장 높고 시각장애인이 60.2점으로 낮게 나타났다.
 - 이용요금의 경우 장애인은 65.3점으로 전국평균 65.5점보다 낮게 나타났다. 특히 장애인 중 고령자가 70.8점으로 가장 높고 청각장애인 56.7점으로 낮게 나타났다.

- 승무원의 친절성의 경우 장애인은 67.0점으로 전국 67.3점보다 낮게 나타났다. 장애인 중 고령자 79.2점으로 가장 높고 시각장애인이 61.1점으로 가장 낮게 나타났다.
- 차량 내부 청결설의 경우 장애인은 63.7점으로 전국 64.0점보다 낮게 나타났다. 장애인 중 고령자 75.0점으로 가장 높고 청각장애인 63.3점으로 가장 낮게 나타났다.

<표 19> 특별교통수단 영역별 만족도

(단위: 점)

구분	예약 또는 배차의 편리성	안전운전	이용요금	승무원의 친절성	차량 내부 청결성
전국 전체	57.6	64.9	65.5	67.3	64.0
교통약자	장애인	64.6	65.3	67.0	63.7
	지체	65.3	66.8	67.9	64.7
	시각	60.2	57.4	61.1	57.4
	청각	63.3	56.7	66.7	63.3
	고령자	75.0	70.8	79.2	75.0

[자료] 2021년 교통약자 이동편의 실태조사(국도교통부, 2022)

□ 특별교통수단의 사전 예약 시 차량도착 지연시간(지연시간) 및 즉시 이용하기 위해 예약한 경우 배차 완료까지 소요시간(즉시 예약 배차시간)을 살펴보면, 정시 도착이 53.0%로 가장 높고, 이용 예정 시간보다 10분 이내 지연 43.7%, 이용 예정 시간보다 30분 이내 지연 2.6%, 이용 예정 시간보다 1시간 이내 지연 0.7% 순으로 나타났다. 특히 장애인은 정시 도착 53.1%, 이용 예정 시간보다 10분 이내 지연 43.7%, 이용 예정 시간보다 30분 이내 지연 2.0%, 이용 예정 간보다 1시간 이내 지연 0.7%로 나타났다. 즉 특별교통수단을 이용하는 대부분은 예약 시간 또는 10분 내에 차량이 도착하고 있다.

<표 20> 특별교통수단 지연 및 배차완료 시간

	구분	전국 전체	교통약자				
			장애인	지체	시각	청각	고령자
사전예약 시 차량도착 지연시간	정시도착	53.0	53.1	50.8	66.7	60.0	50.0
	이용예정시간보다 10분이내 지연	43.7	44.2	46.0	33.3	40.0	25.0
	이용예정시간보다 30분 이내 지연	2.6	2.0	2.4	0.0	0.0	25.0

	구분	전국 전체	교통약자				
			장애인	지체	시각	청각	고령자
	이용예정시간보다 1시간 이내 지연	0.7	0.7	0.8	0.0	0.0	0.0
즉시 이용하기 위해 예약한 경우 배차완료까지 소요시간	10분 이내	49.7	49.7	51.6	38.9	40.0	50.0
	30분 이내	28.5	28.6	25.0	44.4	60.0	25.0
	1시간 이내	10.6	10.9	10.5	16.7	0.0	0.0
	1시간 이상	0.7	0.7	0.8	0.0	0.0	0.0
	배차 안됨	10.6	10.2	12.1	0.0	0.0	25.0

[자료] 2021년 교통약자 이동편의 실태조사(국토교통부, 2022)

(3) 특별교통수단 지역별 보급률과 배차 관계

- 지역별(특·광역시, 도지역) 특별교통수단 보급률과 사전예약 시 차량 정시도착, 즉시 이용하기 위해 예약한 경우 배차 완료까지 소요시간(10분이내, 배차 안됨)의 관계를 확인해 봤다.
 - 특·광역시의 특별교통수단 보급률은 77.8%로 사전 예약 시 차량 정시도착 비율은 58.1%, 즉시 이용하기 위해 예약한 경우 배차 완료까지 소요시간이 10분이내 48.8%, 배차가 안됨 경우 4.7%로 나타났다.
 - 도지역의 특별교통수단 보급률은 91.4%로 높지만 사전 예약 시 차량 정시도착 비율은 45.9%, 즉시 이용하기 위해 예약한 경우 배차 완료까지 소요시간이 10분이내 50.8%, 배차가 안됨 경우 18.0%로 나타났다.
- 지역별(특·광역시, 도지역) 특별교통수단의 보급률은 도지역이 특·광역시에 비해 높지만, 사전 예약 시 차량 정시 도착 비율이 낮고, 즉시 이용하기 위해 예약을 시도했지만 배차가 안됨 경우가 높다. 이는 보급률이 높아도 운행범위가 넓어 실제 이용건수는 낮아 배차의 어려움이 있는 것으로 유추할 수 있다.

<표 21> 특별교통수단 보급률과 배차 관계

(단위: %)

		보급률		사전 예약 시 차량 정시도착	즉시 이용하기 위해 예약한 경우 배차 완료까지 소요시간	
					10분 이내	배차 안됨
전국		86.0		53.1	49.7	10.2
특·광역시	서울시	85.8	77.8	58.1	48.8	4.7

		보급률		사전 예약 시 차량 정시도착	즉시 이용하기 위해 예약한 경우 배차 완료까지 소요시간	
					10분 이내	배차 안됨
특·광역시	부산시	64.6				
	대구시	75.5				
	인천시	66.5				
	광주시	90.6				
	대전시	71.6				
	울산시	84.4				
	세종시	95.5				
도지역	경기도	112.7	91.4	45.9	50.8	18.0
	강원도	76.4				
	충청북도	64.4				
	충청남도	69.1				
	전라북도	81.4				
	전라남도	72.5				
	경상북도	67.5				
	경상남도	107.3				
	제주도	97.1				

[자료] 2021년 교통약자 이동편의 실태조사(국토교통부, 2022)

8) 대체수단 만족도

(1) 전반적인 만족도

- 대체수단을 이용하는 교통약자의 전반적인 만족도는 평균 67.7점, 장애인의 만족도는 67.8%로 나타났다. 이는 특별교통수단의 만족도보다 높은 것으로 장애인 중 시각장애인의 만족도가 69.4점으로 가장 높고, 지체장애인과 청각장애인 67.0점, 고령자 62.5점 순으로 나타났다.

<표 22> 대체수단 전반적 만족도

(단위: 점)

구분	사례수	매우 불만족	불만족	약간 불만족	보통	약간 만족	만족	매우 만족	평균 (100점)	
전국	351	0.0	0.0	10.0	12.3	44.4	28.5	4.8	67.7	
교통약자	장애인	343	0.0	0.0	10.2	11.7	44.3	28.9	5.0	67.8
	지체	188	0.0	0.0	10.6	14.4	42.2	28.2	4.8	67.0
	시각	111	0.0	0.0	9.9	4.5	49.5	31.5	4.5	69.4
	청각	44	0.0	0.0	9.1	18.2	40.9	25.0	6.8	67.0
	고령자	8	0.0	0.0	0.0	37.5	50.0	12.5	0.0	62.5

[자료] 2021년 교통약자 이동편의 실태조사(국토교통부, 2022)

(2) 영역별 만족도

□ 대체수단의 예약 또는 배차의 편리성, 안전운전, 이용요금, 승무원의 친절성, 차량 내부 청결성의 만족도를 살펴보면, 전국의 경우 이용요금(71.3점)이 가장 높고, 승무원의 친절성(67.7점)이 가장 낮은 것으로 나타났다. 특히 장애인의 경우도 이용요금(71.5점)으로 가장 높고, 승무원의 친절성(67.6점)으로 낮게 나타났다. 또한 대체수단의 만족도가 특별교통수단보단 높게 나타나고 있다.

- 예약 또는 배차의 편리성의 경우 장애인은 67.7점으로 전국 67.6점보다 높게 나타났다. 장애인 중 시각장애인이 69.7점으로 가장 높고 고령자가 62.5점으로 가장 낮게 나타났다.
- 안전운전의 경우 장애인은 70.0점으로 전국 69.8점보다 높게 나타났다. 장애인 중 시각장애인이 73.0점으로 가장 높고 고령자가 64.6점으로 낮게 나타났다.
- 이용요금의 경우 장애인은 71.5점으로 전국 평균 71.3점보다 높게 나타났다. 특히 장애인 중 시각장애인이 72.1점으로 가장 높고 고령자가 62.5점으로 낮게 나타났다.
- 승무원의 친절성의 경우 장애인은 67.6점으로 전국 67.7점보다 낮게 나타났다. 장애인 중 고령자 70.8점으로 가장 높고 시각장애인이 65.2점으로 가장 낮게 나타났다.
- 차량 내부 청결성의 경우 장애인과 전국 평균이 70.7점으로 동일하게 나타났다. 장애인 중 지체장애인이 71.2점으로 가장 높고 청각장애인 68.6점으로 가장 낮게 나타났다.

<표 23> 대체수단 영역별 만족도

(단위: 점)

구분	예약 또는 배차의 편리성	안전운전	이용요금	승무원의 친절성	차량 내부 청결성	
전국	67.6	69.8	71.3	67.7	70.7	
교통약자	장애인	67.7	70.0	71.5	67.6	70.7
	지체	67.3	69.0	71.6	66.5	71.2
	시각	69.7	73.0	72.1	70.4	70.6
	청각	64.8	66.7	69.3	65.2	68.6
	고령자	62.5	64.6	62.5	70.8	70.8

[자료] 2021년 교통약자 이동편의 실태조사(국토교통부, 2022)

□ 대체수단의 사전 예약 시 차량도착 지연시간(지연시간) 및 즉시 이용하기 위해 예약한 경우 배차 완료까지 소요시간(즉시 예약 배차시간)을 살펴보면, 정시 도착이 57.8%로 가장 높고, 이용 예정 시간보다 10분 이내 지연 37.9%, 이용 예정 시간보다 30분 이내 지연 4.0%, 이용 예정 시간보다 1시간 이내 지연 0.3% 순으로 나타났다. 특히 장애인은 정시 도착이 58.3%로 가장 높고, 이용 예정 시간보다 10분 이내 지연 37.6%, 이용 예정 시간보다 30분 이내 지연 4.1%, 이용 예정 시간보다 1시간 이내 지연 0.0% 순으로 나타났다. 즉 대체수단을 이용하는 대부분은 예약 시간 또는 10분 내에 차량이 도착하고 있었으며, 특별교통수단보다 정시 도착률이 높게 나타나고 있다.

<표 24> 대체수단 지연 및 배차완료 시간

(단위: 점)

	구분	전국 전체	교통약자				
			장애인	지체	시각	청각	고령자
사전예약 시 차량도착 지연시간	정시도착	57.8	58.3	53.7	67.6	54.5	37.5
	이용예정시간보다 10분이내 지연	37.9	37.6	41.0	30.6	40.9	50.0
	이용예정시간보다 30분 이내 지연	4.0	4.1	5.3	1.8	4.5	0.0
	이용예정시간보다 1시간 이내 지연	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	12.5
즉시 이용하기 위해 예약한 경우 배차완료까지 소요시간	10분 이내	50.4	50.4	49.5	51.4	52.3	50.0

즉시 이용하기 위해 예약한 경우 배차완료까지 소요시간	30분 이내	33.9	34.7	35.1	32.4	38.6	0.0
	1시간 이내	10.0	9.6	9.0	11.7	6.8	25.0
	1시간 이상	4.0	3.5	5.3	0.9	2.3	25.0
	배차 안됨	1.7	1.7	1.1	3.6	0.0	0.0

[자료] 2021년 교통약자 이동편의 실태조사(국토교통부, 2022)

5. 보도점자블록

- 2021년 교통약자 이동편의 실태조사 연구(국토부, 2022)에 따르면, 전국 여객시설(여객자동차 터미널, 도시철도 및 광역철도 역사, 철도역사, 공항, 여객선 터미널)에 보도점자블록 기준적합 설치율이 92.0%로 나타났다. 8개 특별광역시의 보도점자블록 설치 기준적합은 98.4%, 전국의 설치 기준적합은 92.0%, 9개도의 설치 기준적합은 84.7%로 도의 기준적합이 낮은 것으로 나타났으며, 각 여객시설 매표소에 장애인을 위한 보도점자블록은 미설치로 나타났다.

<표 25> 여객시설의 이동편의시설 기준적합 설치현황

(단위: %)

구분	전국			8개 특별광역시			9개도		
	기준 적합	기준 미적합	미설치	기준 적합	기준 미적합	미설치	기준 적합	기준 미적합	미설치
보도점자블록	92.0	5.8	2.2	98.4	1.5	0.1	84.7	10.9	4.5

[자료] 2021년 교통약자 이동편의 실태조사(국토교통부, 2022)

1) 여객자동차터미널의 기준적합 설치현황

- 여객자동차터미널의 이동편의시설 설치현황 조사는 현재 운영 중인 여객자동차터미널 (240개소)을 대상으로 조사를 실시하였다.
 - 여객자동차터미널의 이동편의시설 설치현황은 매개시설⁸⁾, 내부시설⁹⁾, 위생시설¹⁰⁾ 안내 시설¹¹⁾ 기타시설¹²⁾항목으로 구분하여 조사하였다. 전국 여객자동차터미널의 보도점자블록 기준적합 설치율은 64.0%로 조사되었으며, 이 중 매개(외부)시설(80.1%)의 기준적합 설치율이 가장 높고, 보도점자블록 기준적합 설치율은 58.0%로 낮은 편이고, 8개 특별광역시 보도점자블록 기준적합 설치율은 67.6%, 기준 미적합은 28.0%, 9개도 보도점자블록 기준적합 설치율은 56.7%, 기준 미적합은 30.8%를 나타냈다.

8) 보행접근로, 장애인전용 주차구역

9) 출입구, 통로, 경사로, 엘리베이터, 에스컬레이터, 계단

10) 화장실일반사향, 대변기, 소변기, 세면대

11) 점자블록, 안내 및 유도시설, 경보피난시설

12) 매표소, 자동발매기 및 음로대, 승강장, 임산부휴게시설

- 여객자동차터미널 보도점자블록 기준적합 설치율은 5~60%로 낮은 적합율을 보이고 있다.

<표 26> 여객자동차터미널 시설의 이동편의시설 기준적합 설치현황

(단위: %)

구분	전국			8개 특별광역시			9개도		
	기준 적합	기준 미적합	미설치	기준 적합	기준 미적합	미설치	기준 적합	기준 미적합	미설치
보도점자블록	58.0	30.4	11.7	67.6	28.0	4.3	56.7	30.8	12.4

[자료] 2021년 교통약자 이동편의 실태조사(국토교통부, 2022)

□ 여객자동차터미널 지역별 기준적합 설치현황

- 여객자동차터미널의 이동편의시설 기준적합 설치율은 세종지역이 82.7%로 가장 높았으며, 전남지역이 54.3%로 가장 낮은 것으로 조사되었다.
- 기준적합 설치율이 가장 높은 세종(82.7%)의 항목별 기준적합 설치율은 살펴보면, 점자블록이 세종과 울산이 100.0%로 가장 높았으며, 대전이 88.9%로, 부산 72.2%, 경남 71.2%로 나타났으며, 나머지 다른 시도는 60~30%대의 낮은 보도점자블록 설치율을 나타냈다.

<표 27> 여객자동차터미널 지역별 기준적합 설치현황

(단위: %)

구분	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	세종
기준사례수	5	3	5	2	1	3	2	2
보도점자블록	60.0	72.2	48.3	50.0	33.3	88.9	100	100
제주	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남
1	29	31	15	19	24	39	28	31
33.3	61.4	68.7	68.3	64.0	45.2	33.9	48.8	71.2

[자료] 2021년 교통약자 이동편의 실태조사(국토교통부, 2022)

2) 도시철도 및 광역철도역사의 기준적합 설치현황

- 도시철도 및 광역철도 역사 설치현황 조사는 전국 도시철도 및 광역철도 역사 전체(925개소)를 대상으로 조사를 실시하였다.
 - 도시철도 및 광역철도 역사의 이동편의시설 설치현황은 아래 <표 28>과 같다.
 - 8개 특별광역시 보도점자블록 설치현황은 기준적합이 99.3%, 전국 99.0%, 9개도의 기준적합 설치율은 98.1%로 나타났다.
 - 도시철도 및 광역철도 역사 기준적합 설치율은 대체로 기준 적합한 것으로 나타났다.

<표 28> 도시철도 및 광역철도 역사 기준적합 설치현황

(단위: %)

구분	전국			8개 특별광역시			9개도		
	기준 적합	기준 미적합	미설치	기준 적합	기준 미적합	미설치	기준 적합	기준 미적합	미설치
보도점자블록	99.0	1.0	0.0	99.3	0.7	0.0	98.1	1.9	0.0

[자료] 2021년 교통약자 이동편의 실태조사(국토교통부, 2022)

- 도시철도 및 광역철도 역사 지역별 기준적합 설치현황
 - 도시철도 및 광역철도 역사의 이동편의시설 보도점자블록 기준적합 설치율은 부산, 광주, 대구, 대전, 강원, 충남, 경북, 경남이 각각 100.0%로 나타났고, 인천 99.3%, 서울 98.7%, 경기 97.8%의 순으로 조사되었다.
 - 도시철도 및 광역철도 역사의 지역별 기준적합 설치현황은 대체로 90%를 상회하고 있다.

<표 29> 도시철도 및 광역철도 역사의 지역별 기준적합 설치현황

(단위: %)

구분	서울	부산	대구	인천	광주	대전	경기	강원	충남	경북	경남
기준사례수	335	123	85	95	20	22	215	5	5	3	17
보도점자블록	98.7	100.0	100.0	99.3	100.0	100.0	97.8	100.0	100.0	100.0	100.0

[자료] 2021년 교통약자 이동편의 실태조사(국토교통부, 2022)

3) 철도역사의 기준적합 설치현황

□ 전국에 운영 중인 철도역사 226개소를 대상으로 조사를 실시하였다.

- 철도역사의 이동편의시설 설치현황은 매개시설¹³⁾, 내부시설¹⁴⁾, 위생시설¹⁵⁾, 안내시설¹⁶⁾, 기타시설¹⁷⁾ 항목으로 구분하여 조사하였다.
- 전국 철도역사 보도점자블록 기준적합 설치율은 93.4%로 조사되었으며, 이 중 매개(외부)시설(87.5%)의 기준적합 설치율이 가장 높고, 안내시설(79.1%)의 기준적합 설치율이 낮은 것으로 나타났다.

□ 안내시설인 보도점자블록 기준적합 설치율은 8개 특별광역시 100%, 전국이 93.4%, 9개도가 92.3%로 나타났다. 8개 특별광역시의 미설치 지역은 0%로 나타났다.

<표 30> 철도역사 기준적합 설치현황

(단위: %)

구분	전국			8개 특별광역시			9개도		
	기준 적합	기준 미적합	미설치	기준 적합	기준 미적합	미설치	기준 적합	기준 미적합	미설치
보도점자블록	93.4	5.6	1.0	100.0	0.0	0.0	92.3	6.5	1.2

[자료] 2021년 교통약자 이동편의 실태조사(국토교통부, 2022)

□ 철도역사 지역별 기준적합 설치현황

- 철도역사의 지역별 이동편의시설 기준적합 설치율은 서울(92.8%), 대전(89.8%), 울산(89.8%), 부산(88.4%), 경기(86.9%), 충남(86.1%) 순으로 조사되었다.
- 기준적합 설치율이 가장 높은 서울(92.8%)의 항목별 기준적합 설치율을 살펴보면, 안내시설 항목이 100.0%로 가장 높았으며, 위생시설 항목이 88.8% 상대적으로 기준적합 설치율이 낮은 것으로 나타났다.
- 서울, 부산, 대구, 광주, 대전, 울산, 세종, 경기도는 보도점자블록 설치율이 각각 100%로 나타났으며, 충북이 가장 낮은 74.8%의 설치율을 나타냈다.

13) 보행접근로, 장애인전용 주차구역
 14) 출입구, 통로, 경사로, 엘리베이터, 에스컬레이터, 계단
 15) 화장실일반사항, 대변기, 소변기, 세면대
 16) 점자블록, 안내 및 유도시설, 경보피난시설
 17) 매표소, 자동발매기 및 음료대, 승강장, 임산부휴게시설

<표 31> 철도역사의 지역별 기준적합 설치현황

(단위: 개소, %)

구분	서울	부산	대구	광주	대전	울산	세종
기준사례수	6	9	2	5	3	5	3
보도점자블록	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남
36	33	19	23	12	26	48	19
100.0	93.8	74.8	95.6	94.4	83.3	94.5	100.0

[자료] 2021년 교통약자 이동편의 실태조사(국토교통부, 2022)

4) 공항여객터미널의 기준적합 설치현황

- 전국 공항여객터미널 전체(18개소)를 대상으로 조사를 실시하였다.
 - 공항여객터미널의 이동편의시설 설치현황은 매개시설, 내부시설, 위생시설, 안내시설, 기타시설, 승강장 (여객자동차터미널), 보안검사장 및 여객탑승교, 임신부휴게시설) 항목으로 구분하여 조사하였음
 - 공항여객터미널 기준적합 설치율은 86.8%로 조사되었으며, 보도점자블록 설치율은 100%로 나타났다.

<표 32> 공항여객터미널 기준적합 설치현황

(단위: %)

구분	전국			8개 특별광역시			9개도		
	기준적합	기준미적합	미설치	기준적합	기준미적합	미설치	기준적합	기준미적합	미설치
보도점자블록	100.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0

[자료] 2021년 교통약자 이동편의 실태조사(국토교통부, 2022)

- 공항여객터미널 공항별 기준적합 설치현황
 - 공항여객터미널의 이동편의시설 기준적합 설치율은 대구공항(91.4%)이 가장 높고, 원주공항(78.9%)이 가장 낮은 것으로 조사되었다.
 - 모든 공항의 경우 보도점자블록을 포함하는 안내시설 항목이 100%로 기준적합 설치율을 나타냈다.

<표 33> 공항여객터미널 공항별 기준적합 설치현황

(단위: %)

구분	김포공항 [국내]	김포공항 [국제]	김해공항 [국내]	김해공항 [국제]	대구공항	인천공항 [T1]	인천공항 [T2]	광주공항	울산공항
평균	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
구분	원주공항	양양공항	청주공항	군산공항	여수공항	무안공항	포항공항	사천공항	제주공항
평균	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

[자료] 2021년 교통약자 이동편의 실태조사(국토교통부, 2022)

5) 여객선터미널의 기준적합 설치현황

- 전국 무역항 및 연안항에 위치한 여객선터미널 전체(27개소)를 대상으로 조사를 실시하였다.
 - 여객선터미널의 이동편의시설 설치현황은 매개시설, 내부시설, 위생시설, 안내시설, 기타 시설 항목으로 구분하여 조사하였다.
 - 여객선터미널의 기준적합 설치율은 82.2%로 조사되었으며, 이 중 매개(외부)시설(93.5%)의 기준적합 설치율이 가장 높고, 안내시설(74.5%)의 기준적합 설치율이 낮은 것으로 나타났다.
 - 안내시설인 보도점자블록 기준적합 설치율은 8개 특별광역시의 경우 100%이며, 9개도의 설치율은 96.3%, 전국은 88.5%의 설치율을 나타냈다.

<표 34> 여객선터미널 기준적합 설치현황

(단위: %)

구분	전국			8개 특별광역시			9개도		
	기준 적합	기준 미적합	미설치	기준 적합	기준 미적합	미설치	기준 적합	기준 미적합	미설치
보도점자블록	88.5	6.6	4.9	100.0	0.0	0.0	96.3	7.9	5.8

[자료] 2021년 교통약자 이동편의 실태조사(국토교통부, 2022)

□ 여객선터미널 무역항/연안항 기준적합 설치현황

- 무역항에 위치한 여객선터미널의 이동편의시설 기준적합 설치율은 84.4%, 연안항에 위치한 여객선터미널의 이동편의시설 기준적합 설치율은 73.6%로 조사되었다.
- 무역항(84.4%)의 경우 매개(외부)시설(95.8%) 항목이 가장 높고, 기타시설(76.6%) 항목이 가장 낮은 것으로 나타났으며, 연안항(73.6%)의 경우 내부시설(78.6%) 항목이 가장 높고, 안내시설(67.2%) 항목이 가장 낮은 것으로 나타났다.
- 안내시설인 보도점자블록의 기준적합 설치현황은 무역항이 92.9%, 연안항이 76.7%이며 보도점자블록 미설치는 연안항이 12.5%, 무역항이 1.8%로 나타났다.

<표 35> 여객선 터미널 무역항/연안항 기준적합 설치현황

(단위: 개소, %)

구분	무역항			연안항		
	기준적합	기준미적합	미설치	기준적합	기준미적합	미설치
보도점자블록	92.9	5.4	1.8	76.7	10.8	12.5

[자료] 2021년 교통약자 이동편의 실태조사(국토교통부, 2022)

□ 여객선터미널 지역별 기준적합 설치현황

- 여객선터미널의 지역별 이동편의시설 기준적합 설치율은 인천이 89.1%로 가장 높고, 경남이 68.9%로 가장 낮은 것으로 조사되었다.
- 기준적합 설치율이 가장 높은 인천(89.1%)의 경우 점자블록 설치율은 100%로 나타났다.
- 충남의 경우 사례수 1곳에 보도점자블록이 설치되지 않아 0%로 나타났고, 제주가 50%로 나타났다.

<표 36> 여객선 터미널의 지역별 기준적합 설치현황

(단위: 개소, %)

구분	부산	인천	경기	강원	충남	전북	전남	경북	경남	제주
사례수	2	2	1	2	1	2	10	3	2	2
보도점자블록	100.0	100.0	100.0	100.0	0.0	100.0	89.6	77.8	83.3	50.0

[자료] 2021년 교통약자 이동편의 실태조사(국토교통부, 2022)

6) 버스정류장의 기준적합 설치현황

- 버스정류장은 조사대상 여객시설(여객자동차터미널, 철도역사, 공항, 여객선터미널) 및 환승 도시철도 및 광역철도 역사 중 수직이동시설(엘리베이터) 주변 150m 이내에 위치한 버스정류장을 대상으로 조사를 실시하였다.
- 버스정류장의 이동편의시설 설치현황은 턱낮추기, 활동공간, 동선분리, 점형블록, 선형블록, 안내판부착위치, 안내판점자 및 음성안내, 버스정보조회버튼 항목으로 구분하여 조사하였다.
 - 버스정류장의 전국 기준적합 설치율은 45.4%로 조사되었으며, 이 중 안내판 부착 위치(82.5%)의 기준적합 설치율이 가장 높고, 안내판 점자 및 음성안내(13.7%), 버스정보조회버튼(19.6%)의 기준적합 설치율이 낮은 것으로 나타났다.
 - 그 중 보도점자블록 기준적합 설치율은 점형블록과 선형블록이 다르게 나타났다. 점형블록의 경우 8개 특별광역시의 기준적합은 52.7%, 전국은 33.4%, 9개 도는 16.2%의 낮은 설치율을 나타냈다.
 - 선형블록의 경우는, 8개 특별광역시가 45.2%, 전국이 33.5%, 9개 도가 19.8%의 기준적합 설치율을 나타냈다.

<표 37> 버스정류장 기준적합 설치현황

(단위: %)

구분	전국			8개 특별광역시			9개 도		
	기준적합	기준미적합	미설치	기준적합	기준미적합	미설치	기준적합	기준미적합	미설치
점형블록	33.4	3.0	63.6	52.7	1.4	45.9	16.2	4.5	79.4
선형블록	33.5	4.5	62.0	45.2	0.6	54.2	19.8	9.0	71.1

[자료] 2021년 교통약자 이동편의 실태조사(국토교통부, 2022)

- 버스정류장 지역별 기준적합 설치현황
 - 버스정류장의 지역별 이동편의시설 기준적합 설치율은 대전이 60.3%로 가장 높고, 경남이 27.8%로 가장 낮은 것으로 조사되었다.
 - 점형 보도점자블록 지역별 기준적합 설치현황은, 대구가 66.7%로 가장 높았으며, 강원이 7.1%로 가장 낮았다.
 - 선형 보도점자블록은, 대구가 72.2%로 가장 높았고, 울산이 7.1%로 가장 낮았다.
 - 전체적으로 버스정류장의 보도점자블록 설치율은 낮은 기준적합율을 나타냈다.

<표 38> 버스정류장의 지역별 기준적합 설치현황

(단위: 개소, %)

구분	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	세종	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
사례	378	103	27	46	24	25	16	15	222	85	41	65	50	64	81	89	15
점 불 률	64.3	41.7	66.7	13.0	16.7	40.0	25.0	40.0	23.4	7.1	12.2	12.3	16.0	7.8	14.8	18.0	20.0
선 형 불 률	57.7	29.0	72.2	13.2	13.0	50.0	7.1	-	24.8	12.5	13.3	20.5	12.0	17.2	21.2	21.6	9.1

[자료] 2021년 교통약자 이동편의 실태조사(국토교통부, 2022)

7) 보행환경 기준적합 설치율

- 보행환경은 조사대상 여객시설(여객자동차터미널, 철도역사, 공항, 여객선터미널) 및 환승 도시철도 및 광역철도 역사 중 수직이동시설(엘리베이터) 주변 150m이내에 위치한 버스 정류장까지 및 노상주차장까지의 보행환경을 대상으로 조사를 실시하였다.
 - 보행환경의 이동편의시설 설치현황은 보도, 차량진출입부, 턱낮추기, 점자블록, 지하도 및 육교, 장애인전용주차구역(노상주차장), 음향신호기 및 잔여시간표시기, 자동차진입제어 말뚝(볼라드) 항목으로 구분하였다.
 - 보행환경의 기준적합 설치율은 77.6%로 조사되었으며, 이 중 보도(94.0%)의 기준적합 설치율이 가장 높고, 보도점자블록(60.1%)이 가장 낮게 나타났다.
 - 보도점자블록은 8개 특별광역시의 73.5%, 전국이 60.1%, 9개 도가 43.0%의 기준적합율을 나타냈다.

<표 39> 보행환경 기준적합 설치현황

(단위: %)

구분	전국			8개 특별광역시			9개도		
	기준 적합	기준 미적합	미설치	기준 적합	기준 미적합	미설치	기준 적합	기준 미적합	미설치
보도점자블록	60.1	5.5	34.4	73.5	1.5	24.9	43.0	9.9	47.1

[자료] 2021년 교통약자 이동편의 실태조사(국토교통부, 2022)

□ 보행환경 지역별 기준적합 설치현황

- 보행환경의 지역별 이동편의시설 기준적합 설치율은 서울이 87.7%로 가장 높고 경남이 58.7%로 가장 낮은 것으로 조사되었다.
- 보도점자블록 기준적합 설치율이 가장 높은 곳은 대구로 87.2%, 서울 78.6%의 순으로 가장 낮은 곳은 충남으로 25.0%로 나타났다.

<표 40> 보행환경의 지역별 기준적합 설치현황

(단위: 구간, %)

구분	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	세종	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
사례	389	103	30	47	26	26	16	14	240	87	42	67	50	67	84	91	15
점자 보도 블록	78.6	65.1	87.2	78.9	61.4	54.9	30.0	42.9	57.1	34.2	46.9	25.0	23.5	37.0	56.2	40.4	66.7

[자료] 2021년 교통약자 이동편의 실태조사(국토교통부, 2022)

□ 교통약자 거점시설 주변 보행환경의 기준적합 설치율은 71.2%로 여객시설 주변 150m 이내 보행환경(77.6%)보다 낮은 것으로 나타났다.

- 8개 특별광역시의 기준적합 보도점자블록 설치율은 56.3%, 전국은 47.3%, 9개 도는 35.0%를 나타냈다.

<표 41> 교통약자 거점시설 보행환경 기준적합 설치현황

(단위: %)

구분	전국			8개 특별광역시			9개 도		
	기준 적합	기준 미적합	미설치	기준 적합	기준 미적합	미설치	기준 적합	기준 미적합	미설치
교통약자주변 시설주변평균	71.2	8.3	20.5	73.8	8.0	18.1	63.2	8.8	28.0
보도점자블록	47.3	11.3	41.5	56.3	12.0	31.6	35.0	8.9	56.0

[자료] 2021년 교통약자 이동편의 실태조사(국토교통부, 2022)

□ 교통약자(보행자) 사고다발지점 보행환경의 기준적합 설치율은 75.4%로 여객시설 주변 150m 이내 보행환경(77.6%)보다 낮은 것으로 나타났다.

- 항목별로 보도점자블록 기준적합 설치율은 68.3%, 미설치는 26.2%, 기준 미적합은 5.6%로 나타났다.

<표 42> 교통약자(보행자) 사고다발지점 보행환경 기준적합 설치현황

(단위: %)

구분	기준적합	기준 미적합	미설치
교통약자(보행자) 사고다발지점 보행환경평균	75.4	4.2	20.4
보도점자블록	68.3	5.6	26.2

[자료] 2021년 교통약자 이동편의 실태조사(국토교통부, 2022)

6. 국내·외 사례

1) 장애인생활이동지원센터

- 시각장애인들이 정상적인 사회생활을 영위함에 있어 자유로운 보행의 불편과 가사불편 등으로 인하여 파생되는 생활불편 해소와 심리적 불안 해소를 차량과 자원봉사자들의 도움을 제공함으로써 시각장애인들의 자립과 정상적인 생활의 안정에 이바지함을 목적으로 하고 있다.
- 이용 장애인은 등록 시각장애인으로써, 외출 귀가서비스, 출·퇴근, 등·하교지원, 동반 보조, 장보기·은행·관공서 보조, 병원 안내 및 나들이 지원 등이 있다. 단 신장장애인은 치료를 위해 병원을 오고 갈 때만 1일 2회까지 이용가능하다. 이용방법은 정기예약 및 즉시예약 등이 있으며, 이용요금은 장애인생활이동지원센터 운영 지자체별로 무료 또는 기본요금과 추가요금으로 구성하여 택시요금의 일정 비율, 거리비례 등 적용하고 있다.



[자료] 서울시각장애인생활이동지원센터 홈페이지

<그림 14> 시각장애인생활이동지원 서비스

2) 자율주행 유상 운송 서비스

- 자율주행 유상 운송은 「자율주행 자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」에 따라 국토교통부로부터 자율주행 시범운행 지구로 지정된 구역에서만 허용되는 서비스다. 현재 서울, 대구, 부산 제주지역 등에서 시범지구로 지정된 후 버스, 택시, 화물 운송 등 관련 서비스를 시범 운영하고 있다.

- 2022년 서울시 상암에서 전국 최초로 휠체어 사용 장애인도 이용 가능한 자율차를 시범운영하고 있으며, 디지털미디어시티역에서 누리꿈스퀘어, 첨단산업센터 등을 운행하는 ‘상암 A02’노선에서 이용 가능하다.
- 자율주행 차량은 기존 승합차에 리프트를 장착과 안전장치를 설치하여 휠체어 사용 장애인도 편리하게 이용할 수 있도록 하였고, 자율주행 운전보조자는 교통약자 대응교육을 수료한 자로 한정하고 있다. 이용요금은 승객수와 관계없이 회당 2,000원으로, 이동거리에 상관없이 기본요금만 적용하고 있다. 자율주행 차량을 이용하려면 서울 자율주행 전용 스마트폰 앱(TAP!)을 이용해야 하며, 회원가입과 함께 결제수단(카드)을 등록하면 실시간 자율차를 호출해 이용할 수 있다.



[자료] 서울특별시 홈페이지

<그림 15> 자율주행 유상 운송 서비스

3) 일본 UD택시

- 일본에서는 고령화, 저출산의 영향으로 소비자의 욕구가 다양화됨에 따라 복지택시, 개호택시, 모자택시, UD택시 등 특화된 택시를 보급해 택시 산업의 활성화를 꾀하고 있다. 특히, UD택시는 유니버설 디자인 택시로 다양한 계층의 승객이 이용할 수 있도록 활성화하고 있다.

- 일본은 2020년에는 신축 및 개축하는 여객시설과 신규 도입하는 교통수단에 대해 교통약자를 위한 편의시설을 갖추도록 하였고「고령자, 장애인 등 대중교통을 이용한 이동의 원활화의 촉진에 관한 법률」을 제정하였다.
- 일본은 도쿄올림픽과 패럴림픽을 준비하면서 UD(유니버설 디자인) 택시를 도입하여 운영중에 있다. 일반택시를 휠체어 사용 장애인이 이용할 수 있도록 택시전용 표준모델을 제시하였고, 현재는 UD택시만 생산하고 있어 앞으로는 모든 택시가 UD택시로 전환될 것으로 전망된다.
- UD택시에 대해서 UD 인증마크를 부착하였고, 승무원은 교통약자에 대한 교육을 일정시간(8시간 이상) 이수해야 차량은 운전할 수 있는 자격이 주어진다.

UDタクシーマーク

- ☆☆

■UDレベル2
レベル1に比べてスロープの角度が緩やかで車降口が低く車降しやすい等、構造上特に優れているユニバーサルデザインタクシー
- ★

■UDレベル1
車いす使用者のためのスロープが備えられ、また、高齢者等の車降を円滑にするため地上高を低くするなどの配慮がされている等、様々な人にとって利用しやすい構造を有するユニバーサルデザインタクシー
- ■その他
流し営業に使用されるタクシーであって、車いす専用スロープ又はリフトを備えたユニバーサルデザインタクシー



▲ 외형으로 UD택시인 것이 판별하기 쉽도록, 인증 받은 차량을 포함한 UD택시는 「UD택시 마크」를 차체의 전면, 후면 및 좌측면에 표시하고 있습니다.

[자료] https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/jidou_koutu/tabi2/ud-taxi/index.html

<사진 16> UD택시 인증 마크

- UD택시는 장애인 전용 택시가 아닌 비장애인이 함께 이용할 수 있도록 되어 있고, 교통약자 전용 차량이 아닌 일반택시에 휠체어 탑승할 수 있는 구조라 설계되면서 효율성을 높였다. 따라서 휠체어 이용자, 고령자, 유모차 이용의 부모와 자녀 동반, 임산부 등 누구나 이용하기 쉬운 ‘모두 친화적인 택시 차량’이다.
- UD택시의 이용요금은 일반 택시요금과 동일하나, 공적할인 운임이 적용되면서 장애인 및 운전면허증 반납자 등 기타 법령으로 정해진 대상에게는 할인(도쿄 23구의 경우 10%)된다. 또한 UD택시가 비싼 가격으로 교체가 쉽지 않기 때문에 일본정부의 차세대 택시

보급 촉진사업의 일환인 유니버설 디자인(UD)택시 보조금 정책으로 일부 교체 비용이 지원되고 있다.



[자료] https://www.wtb.mlit.go.jp/kanto/jidou_koutu/tab2/ud-taxi/ud-teach.html

<그림 17> UD택시 내외부 모습

4) 런던 다이얼어라이드(Dial a Ride)

- 영국에서는 장애인이 고용, 교육, 대중교통 등에서 차별받지 않도록 「장애인차별금지법 (Disability Discrimination Act, 1995)」을 제정하여, 지역에 맞는 다양한 특별교통수단 서비스를 제공하고 있다.
- 런던에서는 수요응답형교통서비스(DRT)의 하나인 ‘다이얼어라이드(Dial a Ride)’를 운영하고 있으며, 지체장애인 및 시각장애인과 85세 이상 고령자들을 위한 특별교통수단 서비스로 이용자가 원하는 시간에 맞춰 원하는 장소까지 찾아가며, 원하는 장소까지 이동을 지원해 준다. 하지만, 다이얼어라이드는 다른 사람들과 일정을 공유하기 때문에 다른 사람이 승하차 서비스로 이동 시 시간이 추가적으로 들며, 일부 장애 등에 따라 18세 이상의 보호자를 동반해야 한다.

- 운영시간은 매일 07시부터 22시까지 운영된다. 회원은 일주일 전에 사전예약을 통해 이용할 수 있으며 일주일에 최대 1회 왕복으로 제한되지만, 익일 및 당일 예약 제한 없이 최소 2시간 이전에 이용을 요청할 수 있다. 회원가입은 대중교통을 이용할 수 없는 장애를 갖고 있거나 85세 이상 고령자여야 한다. 이외에 서비스 자격을 확인하기 위해 이동성 평가를 받은 자로 제한했다.
- 다이얼어라이드가 처음 도입된 2002년에는 일정금액의 이용요금이 있었지만, 이용자가 늘어나면서 2005년부터는 무료로 전환했다.



[자료] <https://tfl.gov.uk/modes/dial-a-ride/>

<그림 18> 다이얼어라이드 차량

5) 영국 블랙캡(Black Cap)

- 영국은 장애인의 이동권 증진을 위해 법 제정을 통한 장애인의 택시 이용권을 보장하고 있다. ‘평등법(2010)’ 제160조 이하에서 장애인에 대한 택시접근성을 명문화하고 휠체어를 탄 장애인에 대한 택시 운전자에 대한 의무를 규정하고 있다. 또한 ‘택시 및 개인임대차량(장애인) 법’ 제정을 통해 장애인의 택시 이용권을 법적으로 보장하고 있다.

- 영국의 ‘블랙 캡(Black Cap)’은 택시의 앞좌석과 뒷좌석 사이에 공간을 만들어 휠체어 사용자가 그 사이로 탈 수 있다. 장애인이 탑승하게 되면 운전자가 내려서 뒤쪽 도어를 열고 일부 시트를 접은 후 이동식 경사로를 꺼내 휠체어에 앉은 상태에서 승차할 수 있도록 지원한다. 즉 블랙 캡은 장애인과 비장애인 구분 없이 탈 수 있는 택시이며, 짐이 많은 여행객 또는 유모차 이용 가족들도 많이 이용한다.
- 블랙 캡은 장애인도 비장애인과 동일하게 길거리에서 손을 흔들어 택시를 세운 후 바로 탈 수 있으며, 예약을 통해서도 탈 수 있다. 그리고 장애인 등에게 택시카드라는 바우처를 제공하는데, 블랙캡을 포함한 UD택시에 탑승할 때 일정금액을 지원하여 저렴한 가격으로 이용할 수 있도록 하고 있다.



[자료] <http://mode74.tistory.com/377>

<그림 19> 블랙캡 차량

III. 면접조사를 통한 모니터링

-특별교통수단, 보도점자블록-



1. 면접조사 개요	89
2. 특별교통수단	91
3. 보도점자블록	106
4. 전문가 의견	113

1. 면접조사 개요

- 장애인 이동권 보장 모니터링은 관련기관의 협조를 받아 특별교통수단을 이용하는 장애인 및 운영인력, 관련 전문가를 대상으로 했으며, 보도점자블록은 이용 대상자인 시각장애인을 중심으로 인터뷰를 진행했다.
- 특별교통수단 인터뷰는 수도권(서울시, 경기도)과 광역시도 또는 지자체(부산광역시, 강원도, 경상북도, 경상남도, 전라남도, 제주도)에 거주하는 장애인 12명과 운영기관 5곳의 종사자 9명을 대상으로 진행했으며, 이동권 관련 연구 경험 등이 있는 전문가 2명의 의견을 수렴하였다.

<표 43> 특별교통수단 면접조사 대상

구분	지역	참가자	장애유형 또는 업무	면접방법
장애인	수도권	참가자1	지체장애	대면
		참가자2	지적장애	대면
		참가자3	지체장애	대면
		참가자4	지체장애	대면
	지역	참가자5	시각장애	대면
		참가자6	시각장애, 뇌병변	대면
		참가자7	지체장애, 뇌병변	대면
		참가자8	지체장애	비대면 (전화)
		참가자9	지체장애	대면
		참가자10	지체장애	대면
		참가자11	지체장애	대면
		참가자12	지체장애	대면
운영기관 종사자	수도권	참가자1	운영	대면
		참가자2	운영	대면
		참가자3	승무원	대면
	지역	참가자4	운영	대면
		참가자5	승무원	대면
		참가자6	상담원	대면

구분	지역	참가자	장애유형 또는 업무	면접방법
		참가자7	운영	대면
		참가자8	승무원	대면
		참가자9	운영	대면
전문가		전문가1	연구	대면
		전문가2	학계	대면

- 특별교통수단을 이용 중인 장애인 인터뷰 시, 주요 내용은 교통약자이동지원 차량 이용 빈도 및 목적, 이용 후 삶의 변화, 인권침해 사례, 이용 시 불편한 점(예약, 차량, 승무원 관련 등), 제도개선 의견수렴 등으로 구성했다. 또한 운영인력을 대상으로는 승무원 교육, 차량 운영현황 및 가동률, 운영상 문제, 이용자 요구사항, 제도개선 의견수렴 등으로 구성했다. 마지막으로 전문가는 장애인 및 운영인력의 의견에 따른 정책개선에 대한 의견수렴으로 구성하였다.
- 보도점자블록 관련 면접조사는 시각장애인 4명을 대상으로 보행환경의 요소는 보행의 안전성, 치안성, 경관성, 쾌적성, 편리성 등으로 구분할 수 있는데 이 가운데 통행 안전성, 편리성에 초점을 맞추어 인터뷰를 진행하였다.

<표 44> 보도점자블록 면접조사 대상

순서	나이	장애정도
참가자1	43	심한장애
참가자2	50	심한장애
참가자3	44	심한장애
참가자4	47	심한장애

2. 특별교통수단(장애인, 기관, 종사자)

1) 특별교통수단 이용 장애인

- 특별교통수단이 운행된 후 장애인의 일상생활과 삶에 긍정적 영향을 미치고 있다.
 - 특별교통수단이 운행되면서 기존에 비해 지역적으로 활동 범위가 넓어지고, 다양한 활동의 선택권과 참여의 기회가 향상되었다. 특히 주요 생활 범위가 집 또는 집 근처로 한정되었다가 특별교통수단 운행 후, 먼 거리에 있는 다양한 편의시설까지 이용 가능하면서 일상생활에 변화를 가져왔다.
 - 특별교통수단 이용으로 일상생활에 변화가 생기면서 삶에 긍정적 영향을 주고 있다.

“대학교를 결정할 때, 콜(특별교통수단)을 이용할 수 있는 지역 내에서 선택하게 됐죠. 집 근처에도 대학이 있지만, 콜을 이용할 수 있어서 집과 조금 멀리 지역인 ◇◇시에 있는 대학교를 선택했죠(실제 편도 이동시간 1시간). 내가 하고 싶은 공부를 할 수 있는 곳이니깐. 그래서 수능도 보고, 대학도 가고, (중략) 집에 있거나 맨날 어디 잠깐 가 있는 것보다 그렇게 좀 다양한 활동도 하고 뭔가 배우고, 또 나중에 뭐 해야 할까? 이런 생각도 하는 게, 정말 삶의 좀 많은 새로운 활력소가 되지 않나? 장애인 콜이 생기면서 (중략) 학교 다니면서 활발해지고, 학교에서 애들하고도 엄청 잘 지내거든요. 학생들과 술도 마시러 다니고, 애들하고 저하고 20살 차이 나거든요. (중략) 콜이 없었으면 대학교를 못 가고 집에서 누워 있거나 복지관에만 있었겠죠.”

(참가자 1)

“이거(특별교통수단) 생기면서 생활이 많이 바뀌었죠. 저는 전맹이다 보니, 전에는 집에 있거나 어렵게 시 각장애인(장애인생활이동지원) 차량을 예약해서 꼭 필요한 일만 볼 수 있었죠. 하지만 콜이 생기면서 이것저것 많이 할 수 있게 됐지. 병원도 쉽게 가고, 복지관도 다니고, 사람들 만나러 가고, 사람이 산다는 것의 미가 생겼죠. 이제야 사람 사는 것 같아요. 정말 좋죠.”

(참가자 5)

- 특별교통수단은 필요에 따라 수시로 이용하고 있으며, 다양한 목적으로 이용하고 있다.
 - 특별교통수단을 필요에 따라 매일 이용하거나, 지역에 따라서는 하루 왕복 5회 이상도 이용하고 있다.

- 특별교통수단은 병원진료, 사회서비스 제공기관 이용, 출퇴근뿐만 아니라 편의시설(시장, 극장 등), 등하교, 모임 참석 등 다양한 목적으로 이용하고 있다.

“저는 회사에 출근하고, 퇴근할 때마다 이용하죠. 거기에다 병원 진료요. 가끔은 친구들 만나러 갈 때 타기도 하고, 그러면 일주일에 평균 5일 정도는 이용하는 것 같은데, 횟수로 따지면 하루 2회는 기본이고, 병원이나 다른데 갔다오다 보면 하루 3-4번, 많게는 5번 이상도 이용한 적 있는 것 같아요.”

(참가자 12)

“병원 갈 때 부르고, 복지관 갈 때도 타고, 시장보러 갈 때도 타고, 일하러 갈 때도 타고, 그리고 제가 활동을 많이 해요. 그럴 때마다 부르니깐 꽤 많이 탈 걸요?. 아마 거의 매일 부른다고 보면 될 것 같고, 일주일에 평균 5-6일, 하루에 2-3번 정도 타고 많게는 6번까지도 타보면 적이 있어요.”

(참가자 11)

- 과거에 비해 특별교통수단 예약은 불편함이 없지만 운행되는 차량 부족으로 사전 예약이 어렵거나 즉시콜 예약이 바로 안되는 경우는 현재까지도 발생하고 있다.

- 특별교통수단의 예약 방법은 지역에 따라 차이는 있지만 전화, 문자, 인터넷, 전용앱 등 다양한 방법으로 예약할 수 있어 불편함은 감소하였다. 특히 전용앱으로 예약현황 및 대기 순서, 대기시간 등 다양한 정보를 확인할 수 있게 됐다.
- 사전 예약을 위해 며칠 전부터 예약을 시도하지만 운행되는 차량이 제한으로 예약이 어려운 경우는 현재까지도 발생하고 있다. 또한, 즉시콜은 과거에 비해 예약이 잘 되지만 현재도 시간대에 따라 예약이 어려운 경우가 발생한다. 특히 승무원 교대시간 또는 차량 이용자가 집중되는 오전 시간에는 상대적으로 예약이 어렵다.

“전에는 참 힘들었어요(전화가 통화 중이라). 그런데 요즘은 (예약 전용)앱이 깔리면서 너무 좋아졌어요. 최근에 앱이 활성화되면서 많은 사람이 이걸 써요. 대기인원까지 나오니깐 좋죠. 처음엔 나이든 사람들이 조금 사용하기 어렵지 않을까도 했는데, 나이든 사람들을 위해 교육도 해주고 여러 번 반복 사용하다 보니 이전 이게 정말 편하고 좋네요.”

(참가자 2)

“차는 많아진 것 같은데, 예약이 쉽지 않아. 예약하다 안되거나 대기인원이 많으며 그냥 포기하고 전동스쿠터 타고 나가요. 그나마 나는 집에서 여기(사무실)까지 오는데 멀지는 않으니깐. 한 20분 걸릴걸요?. 근데 지금은 괜찮은데, 날씨가 조금 안 좋거나 눈이 온 날은 못 나가지. 그땐 차를 기다리던가? 아니면 그냥 집에 있던가? 옆에 있는 ○○은 집이 멀어서 버스도 전동휠체어 못 타고 와. 중간에 배터리라도 떨어지면 큰일 나거든. 나야 집에서 오라고 하면 되지만”

(참가자 9)

“요새도 2~3일 전에 예약하려면 원하는 시간에 차가 없어요. 몇 번을 전화해서 확인하다가 포기할 때가 많아요. 차는 많아지고 있는데 예약은 여전히 힘들어요.”

(참가자 3)

- 특별교통수단 특장차 및 대체수단인 바우처 택시가 확대되면서 특장차 중심의 수요와 공급이 분산되었다. 하지만 일부 지역에서는 대기시간이 줄어들었으나, 현재까지도 대부분 지역에서는 대기시간 여전히 존재한다. 대기시간은 지자체 간 차이가 발생한다.
 - 특별교통수단 및 대체수단이 증가하면서 대기시간이 과거에 비해 줄어들었다. 하지만 많은 지역에서는 여전히 특별교통수단이 증가해도 대기시간은 줄어들지 않는 현상이 발생하고 있다. 이는 특장차 보급이 증가해도 장애등록 인구가 증가하면서 특별교통수단 및 대체수단도 증가하고 있지만 여전히 공급이 수요를 따라가지 못하고 있다. 이 문제는 지자체에 따라 대기시간이 차이가 발생하고 있는 것으로 보인다.
 - 또한, 승무원들의 교대시간, 휴식(식사 등)시간, 오전시간 등 특정 시간에 대기시간이 길어지는 현상이 발생한다.

“(특장차 운행 대수가 적고 바우처 택시를 운행하지 않던) 옛날에는 예를 들어 보통 차량을 예약하려면 앞에 10대 이상 이렇게 많이 밀려가 있고 이랬는데, 요즘은 거의 2~3대만 밀려 있어서 조금만 기다리면 바로 오더라고요.”

(참가자 2)

“예전에는 이렇게까지 많이 안 기다렸어요. 근데 어떻게 콜 차량 자체가 늘었다고 하는데도, 많이 기다릴 때는 20명이 넘을 때가 많아요. 장애인 콜 차량이 많아져도 대기시간은 변함이 없어요. 아마, 이용자가 늘어난 것 때문이겠죠.”

(참가자 11)

“가끔 보면, 식당 앞에 차가 세워져 있거나, 기사님이 앉아서 커피 마시면서 쉬고 있어요. 그래서 가서 물어보면 점심시간이거나 휴게시간이라고. (중략) 그리고 오후 3~4시 쯤에는 예약 잡기가 힘들어요. 그때가 기사님들 교대 시간이라고 들었어요. 그래서 그때를 피해서 예약을 잡아야 하는데, 그럼 나도 기다리거나 일을 빨리 끝내야 할 때도 있어요.”

(참가자 7)

- 특장차를 예약하거나 즉시콜을 부르면 대부분 정시에 도착하거나 10분이내에 도착하고 있다.
 - 대부분 예약 후 정시 도착하거나, 예정 시간보다 조금 빠르거나 늦는 경우가 대부분이다. 가끔 많이 늦는 경우에 승무원이 미리 연락해 주고 있다.
 - 하지만, 일부 도착 위치(좁고 복잡한 길)를 정확히 알 수 없어 승무원과 연락하면서 찾아 다녀야 하는 경우도 발생한다.

“예약이 어렵지, 예약하면 대부분 예약한 시각에 도착은 해요. 조금 늦을 때는 있지만 많이 늦을 때는 연락해서 집에서 기다리고 있으라고 하고 도착하면 나오라고 해요. 가끔 연락 안 해주는 기사님도 있지만, (중략) 그래도 길 막히지 않으면 대부분 예약한 시간에 와요.”

(참가자 10)

“저번에 예약했는데 다른데 가있어서, 기사님은 자꾸 도착했다고 하고, 나는 어딤냐고 하고, 서로 짜증냈던 적이 있지. 알고 보니 바로 옆 골목으로 들어가서 기다리고 있던 거야. 이런 경우는 뭐 어쩔 수 없지. 그래도 지역이 좁으니깐 좀 오래 일한 사람들은 다 알아서 찾아오더라고.”

(참가자 8)

- 광역 또는 지자체 간 이동이 필요할 때가 있지만, 현실적으로 매우 제한적으로 이용되고 있다.
 - 특별교통수단을 통한 먼 거리에 있는 광역 또는 지자체 간 이동이 확대되고 있지만, 대부분 병원 진료나 특수한 경우에만 가능해 자유롭게 이동하는데 한계가 있다. 또한 면적이 넓은 광역시도에서도 거리가 먼 자치단체별로도 운행이 안되고 있다.

“광역 간 이동에 제한이 있어요. 여기서 가까운 ○○시 병원에는 갈 수 있어요. 그런데 조금 더 멀지만 □□시에 있는 병원은 갈 수 없어요. □□시가 병원 더 많고, 종합병원도 더 많아. 그러면 어떻게 하느냐? ○○시와 □□시 경계까지 우선 ○○콜 차량으로 간 다음, □□시 콜을 불러 병원으로 갑니다. 얼마나 불편한 일을 하고 있습니까?”

(참가자 7)

“광역 간 이동이 지금 힘든 건 인정합니다. 만약 자유롭게 지역을 이동할 수 있다면 놀러가는 사람들이 엄청 많을 거고, 그러면 시내에는 차가 없겠죠. 하지만 모든 경우에 안되더라도 병원이나 학교 등 몇 가지를 정해 놓고, 그때만이라도 광역 간 이동이 자유로웠으면 좋겠습니다.”

(참가자 1)

- 특별교통수단을 이용하기 위한 신청서 작성 시, 과도한 정보수집은 없지만 공통된 서식의 필요성이 있다.
 - 회원가입을 위한 신청서 작성 시 과도한 정보수집은 없다고 하며, 당연한 정보수집으로 인식하고 있다. 다양한 사이트에 가입 또는 서비스를 제공받기 위해 자주 개인정보를 제공하다 보니 현행 정보제공 범위에 대해서 민감하지 않게 반응하고 있다.
 - 하지만 일부 지역별 차이에 대해서는 전국으로 동일한 신청서 서식을 사용하면 논란이 줄어들 것으로 보고 있다.

“아시다시피 어떤 사이트든 가입할 때, 그 정도 개인정보는 전부 다 기록하게 됩니다. 개인정보는 현시대에 살아가면서 어쩔 수 없다고 생각하는 부분입니다. 과도하지는 않고 어차피 뭐 인터넷 들어가도 더 있으면 있지, 못하지는 않으니까. 전에 신문에서 보니 이런 문제 본 것 같아요. 하지만 사람에 따라 다를 수 있겠지만 전 괜찮아요.” (참가자 2)

“우리 생각에는 의무라고 생각해. 지금처럼 주는 건, 하지만 어디서 타느냐? 어느 단체가 운영하는냐에 따라서 다른 건 쯤. 그냥 전국이 공통으로 만들면 안돼? 차라리 그냥 전국에서 만들어서 주면 말이 덜 나오지 않을 건가?” (참가자 8)

- 동일 상황에서 승무원에 따라 서비스 제공범위가 달라 혼란이 생기며, 일부 승무원이 장애 특성을 잘 이해하지 못하는 경우도 발생하고 있다.
 - 승무원에 따라 서비스 제공범위가 달라지는데 이로 인해 서로가 감정이 안 좋아지는 경우도 발생하고 있다. 이를테면 동일한 상황에서 승무원에 따라 승하차 업무까지만 서비스를 제공하거나 현관 앞까지 동행하면서 짐을 들어주기도 한다.
 - 지체장애인에 대한 특성을 잘 이해하고 있지만, 시각 등의 장애에 대해서 이해하고 있지 못한 경우도 발생한다. 예를 들어, 승무원이 시각장애인을 어떻게 안내할지 몰라 안내를 잘 못해 주기도 한다.

어떤 기사님은 친절하게 엘리베이터나 현관 입구까지 데려다주는데, 어떤 기사님은 차에서 내리면 그냥 가버려. 아니 현관까지 데려다주는 게 당연한 거 아닙니까?” (참가자 5)

“(시작장애) 저를 인도 입구까지 안내해 주고, 어디라고 말해줬으면 좋겠는데, 그냥 내려주고 가버리는 경우가 있죠. 그럼 위험한 경우도 발생하기도 해요. 한번은 병원 입구를 찾다가 계단 있는지 모르고 발을 헛딛어 구를 뺐도 했어요.” (참가자 6)

“(시각장애) 제가 내리면 기사님이 어떻게 할지 몰라서 가만히 서 있는 기사님들이 있어요. 그러면 제가 ‘기사님 차렸!, 이제 제가 팔 잡으면 천천히 걸어 가면 됩니다.’ 이렇게 말해주고 현관까지 같이 가죠. 지금은 옛날에 비해 많이 좋아지긴 했죠. 많이 교육 하나봐.”

(참가자 5)

□ 특별교통수단 이용범위 및 승무원의 업무에 대한 인식 차이가 발생하고 있다.

- 특별교통수단이 승차지부터 하차지까지 안전하고 편안하게 이동을 지원하는 것으로 보편적으로 승무원은 승하차 지원까지를 고유업무로 인식하고 있으나, 일부 이용자들은 자신의 편의를 위해 중간 정차 및 대기(병원진료 제외)를 요구하는 경우가 있다.
- 승무원에 따라 업무의 범위가 달라지면, 장애인들이 승무원이 업무나 친절도에 대해서 부정적으로 평가하기도 한다.

“가끔 보면, 어떤 분은 마트에서 장을 보면서 콜을 부른 후 구입한 물건을 마트 안에 나두고 콜이 도착하면 기사님께 물건을 들고 오라 그래요. 어떤 할머니는 퇴원하면서 기사님께 병실에 가서 짐이 많다고 들고 오라고 해요. 그리고 제일 문제는 가다가 차를 세우고 자기 볼일 보고 와요. 그리고 다시 타죠. 그렇게 되면 자꾸 시간이 지체되잖아요. 그럼 다음 예약한 사람이 제시간에 타기도 힘들고...”

(참가자 1)

“(어떤 기사님은 현관 앞까지 데려다주고, 어떤 기사님은 앞에 내려만 주고 가고, 기사님마다 달라! 근데, 오래 근무한 기사님들은 나를 잘 아니깐 현관까지 데려다주고, 요즘 기사님들은 그냥 내려주고만 가는 것 같아. 전에 어떤 기사님이 “우리는 승하차까지만 하면 됩니다.”라고 말해서, 민원 넣고 했던 적이 있어. 그래도 기사님에 따라 달라.”

(참가자 4)

□ 안전을 위해서는 많은 개선이 되고 있지만 휠체어의 구조에 따라 차량과 고정할 때 어려움이 발생하고 있다. 특히 최근 전동휠체어 및 스쿠터가 다양화되면서 차량 고정장치와 연결할 수 없게 되어 있는 경우가 발생하고 있다. 최대한 안전 확보를 위해 결박은 하지만 완벽하게 결박이 이뤄지지 않을 수 있다.

“제가 전동휠체어를 타고 있는데, 처음에 특장차를 타니깐 고리를 연결할 곳이 마땅치가 않아. 기사님이 옆으로 어떻게 연결은 했는데, 운행 중에 조금씩 흔들리는 게 느껴지니 긴장이 될 수밖에 없죠. (중략) 그래서 이번에 이거를 살 때는 옵션으로 고리 연결할 수 있도록 이런 거(그림 참조) 돈 더 주고 설치했지. 그러니깐 특장차에 안전하게 연결되니 좋아.”

(참가자 9)



<그림 20> 안전고리

- 승무원의 친절도가 과거에 비해 향상되었으나 이동지원센터 위탁기관에 따라 차이가 발생하고 있으며, 본 모니터링에서 만난 대상자 중 성적 농담 및 비하적 언어사용 등 들은 경험이 없었다.

“주변에서 들리는 이야기로 민간에서 운영할 때와 공공에서 운영할 때가 차이가 있다는 말들을 한다. 전과 다르게 공공이 운영하면서 기사들에게 요구하면 들은 척만 척하는 경우도 있다고 하긴해요. 전에는 빠릿빠릿하게 움직인다고 해야하나? 지금은 장거리도 눈치보는 경우도 있다고 하더라고요.”

(참가자 7)

2) 특별교통수단 운영기관 종사자

- 광역 간 이동이 점차 확대되고 있으나, 현재는 완전한 광역 간 이동에는 한계를 지닌다.
 - 휠체어를 이용하는 중증 보행장애인의 이동지원을 개선하기 위해 특별교통수단의 24시간 운영, 광역 이동 의무화 및 운영비 국비 지원을 위한 법령이 개정되어, 하반기(2023년 7월)부터 시행해야 한다. 현실적으로 지역 간 상호이동도 가능해야 하기 때문에 인근 광역시도 및 지자체의 협력도 필요하다.
 - 세부적인 운영범위(인근 특·광역시 선택 등)는 지자체별 조례를 통해 구체화 되어야 한다. 이는 지자체별 조례 개정을 통한 운영지침이 마련되어야 하지만, 현재까지(2023년 6월말 기준) 일부 지자체의 경우 구체적 제시가 되지 않아 혼란이 예상된다.
 - 도지역의 경우 예전부터 병원진료 등의 사유로 즉시콜 또는 예약을 통해 인근 광역시 및 인근 지자체로 확대 운영하는 지역이 많아 일부 지원만 되면 시행에는 어려움이 없을 것으로 예상된다. 하지만 광역시의 경우 관내 운영을 중심으로 운영되다 보니, 초반 광역 간 확대 운영 시스템을 구축하고 안정적으로 운영하는데 어려움이 있을 것으로 예상된다.

“광역 간 이동이 7월부터 확대될 예정이라, 벌써(당시 6월) 물어보시는 분들이 계세요. 7월부터 ○○광역시 갈 수 있는냐? □□도 전역까지 갈 수 있는냐 이런 문의를 많이 하세요. 아직 정확한 내용이 전달이 안되니, 저희도 잘 모르죠~”

(참가자 1)

“관할 구역 외 지역, 광역 간 이동지원은 현재 가까운 지역까지는 합니다. 하지만 저희와 같은 ○○도에 있어 도 안가는 지역도 많아요. 결국 병원진료 등 특별한 이유가 아니면 편도 운행인데, 오는 편을 그 지역 차량을 이용해야 하는데 쉽지 않죠. 그 지역에서 우리 지역으로 올 수 있어야 하고, 배차가 쉽게 되어 가능한데, 현실적으로 그게 쉽지 않아요. 그래서 생각보다 많이 안 가시는 것 같아요.”

(참가자 2)

- 예산 부족으로 인해 법정 대수를 확보하고 운영하는데 한계를 지닌다.
 - 전체 예산으로 종사자(승무원, 상담원 등) 인건비 및 차량 구입·운행 등을 위해 사용되나 예산이 제한되다 보니 인건비(처우개선 포함) 인상이나 차량을 확대하는데 한계를 지닌다.
 - 특히 증차보다는 사용 연한이 도달된 차량을 대차하는 것이 우선이며, 차량 한대 구입할 때마다 인원이 충원 되어야 함으로 어려움이 있다. 또한 최근 특별교통수단 운영이 시설공단 및 도시공사 등에서 위탁운영 등을 되면서, 그동안 열악했던 종사자 처우를 우선 개선하면서 증차를 통한 법정 대수를 확보하는데 한계를 지닌다.

“근데 실제로 이제 사업비(예산) 때문에 다른 기관들은 법정 대수를 채우지 못한다고 하고, 특히 시설공단에 서 운영하는 데는 이제 운전원들의 처우개선 이쪽으로 또 예산이 많이 가다 보니 이제 실질적으로 법정 대수를 채우는 데 한계가 있다고 많이 하더라고요.”

(참가자3)

“예산이 많이 있으면 증차를 하죠. 그런데 예산이 조금이라도 늘어나면 사용 연한이 다된 차량을 교체하는 비용이 우선이죠. 아무래도 연한도 있지만 차는 안전과 바로 연관되기 때문에 대차가 우선이죠.”

(참가자5)

□ 법정대수를 채워도 가동률을 100%로 높이는 데는 한계를 지닌다.

- 일반적으로 차량 점검 및 수리 등으로 휴차가 발생하면서 가동률이 낮아진다.
- 승무원의 경우, 휴가자 및 근로기준법 등이 적용되면서 휴게시간 및 1일 최대 근무 시간으로 교대근무가 이뤄질 때는 차량 가동률이 낮아진다. 일반적으로 차량 대비 승무원을 많이 채용하고 있지만, 예산 등의 문제로 승무원을 충분하게 채용하는데 한계를 지닌다.

“쉽게 생각해 보면 보유 차량 전부를 아침부터 밤까지 운행하려면 최소 차량 1대당 2명 이상이 필요합니다. 휴가자 등을 포함하면 더 많은 인원이 필요하겠죠? 실제 그렇게 하려면 지금보다 더 많은 예산을 필요하고 현재로서는 어렵습니다. 거기다 근로기준법을 적용하면 중간에 휴식 시간을 보장해야 하고 식사 시간도 드려야 하니까 동시간대에 보유 차량이 모두 운행된다는 것은 현실적으로 어렵습니다. 대략 동시간대 최대 가동률은 운행교대 겹치는 시간대로 아무리 높게 봐도 80%, 평소 시간대는 그 보다 훨씬 더 낮아지겠죠.”

(참가자 1)

“현재 있는 운전원이 근로기준법을 지키면서 한 번에 그래도 나가는 차, ○○에서 동시에 운행되는 숫자가 그러면 거의 50% 정도 될까요? 50% 안될 수 있어요.”

(참가자 7)

“저희가 시차제 근무여서 차량이 순차적으로 출근했다가 빠지는 방법으로, 일정 시간에 가동률이 가장 높지만, 승무원 퇴근을 앞두고 차고지로 회차할 때는 차고지 방향이 아니면 장애인을 태우고 들어오지 못하게 됩니다. 그럴 때는 차량이 운행되도 빈차가 되죠.그럼, 장애인이 느끼는 가동률은 더 낮아질 수 있겠죠. (중략) 저희는 차량보다 운전원이 더 많다 보니까 휴가자가 있어도 어느 정도 운영이 되잖아요. 일반적으로 좀 작은 지자체들은 그런 상황이 많이 힘들어하시더라고요. 그러니까 ○○이나 □□이나 △△ 이런 데가 그나마 형편이 좀 나은 것 같아요(광역시를 말함).”

(참가자 2)

- 장애인이 특별교통수단에 대한 긴 대기시간(배차 등)에 대한 불만을 인지하고 있지만, 현 상황에서 특별한 대책을 찾기가 어렵다.
- 이동지원센터로 접수되는 가장 많은 민원 사항은 대기시간에 대한 불만이다.
 - 대기시간을 줄이기 위해 노력은 하고 있지만, 차량 대수 및 가동률 그리고 근로자의 법정 근로시간 등 여러 문제로 한계를 지니고 있다.
 - 차량이 증차하고 있지만 장애인의 증가 속도와 사회참여의 확대라는 현상에 대응하기에는 한계가 있다.

“장애인 민원 중에 대부분은 대기시간 문제입니다. 이용하려는 장애인은 계속 증가하고 있는데, 예산을 한정적이라 차를 늘리는 것은 어렵고, 그래서 차량 교대 시간을 조정하고 오전이나 저녁 시간에 많이 투입하고 있습니다. 하지만, 노력은 하는데 장애인들이 피부로 느끼고 이해하는데 어렵겠죠.”

(참가자 4)

“저희 같은 경우는 시내를 중심(동지역)으로 위아래로 길게 읍면지역까지 관할합니다. 장애인 인구 대비 보유 대수는 거의 채웠습니다. 하지만, 관할 면적으로 따지면 엄청 넓습니다. 중심에서 멀리 있는 읍면지역에서 콜이 오면 차량이 보내야 하는데, 그 차량이 가버리면 시내에는 차가 비게 되죠. 그 차량이 읍면지역까지 한번 갔다 올 시간이면 시내에서는 3-4번은 더 이용할 수 있는데요. 읍면지역으로 3-4대가 동시에 나가버리며 시내에서는 대기시간은 평소보다 더 길어집니다. 그런데 읍면지역 이동요청이 들어왔는데 이런 일 때문에 거부는 할 수 없잖아요.”

(참가자 9)

“관할 외 지역으로 병원진료 가면, 우리 지역에는 차량이 그만큼 부족하죠. 병원가면 2시간 대기도 해야 하는데, 왕복시간에 대기시간까지 하면 최대 하루 운행 시간의 절반을 차지할 때도 있습니다. 그러면 우리 지역에는 그만큼 차량이 줄어들어 대기시간은 늘어날 수밖에... (중략) 차량을 늘리고 싶지만, 차량이 늘면 인건비와 관리가 차량가에 몇 배가 늘어나기 때문에 쉽지도 않죠.”

(참가자 2)

“저희가 몇 년 전에 차량이 10대 정도였어요. 10대인데도 차가 적으니까 배차 민원이 많이 발생할 수 있겠다고 했는데, 이제 8년이 지난 현재 20대가 됐어요(2배 이상 증가). 근데 그사이 장애인이 증가하고 사회활동이 더 늘어나니까 여전히 배차가 어려우니 민원이 증가할 수밖에 없고...”

(참가자 2)

□ 승무원은 특별한 사항이 없으면 장애인의 승하차 업무지원까지 하는 것이 일반적이나, 그 외로 요구할 때가 있다.

- 승무원의 업무는 일반적으로 승하차 지원까지만, 생활지원(장보기, 짐 옮기기 등)과 초과인원 승차 요구 등을 요구하기도 한다. 특히 특별교통수단 외에 장애인생활이동 지원서비스와 동일 서비스를 바라거나, 현행 특별교통수단의 서비스 범위를 정확히 인지 못하는 경우도 발생한다.

“도움 관련해서 무리한 요청을 제일 많이 하시죠. 아무래도 저희 조례에도 나와 있지만, 특별교통수단으로 휠체어가 탑승할 수 있도록 승합차로 한정해서 운영하는데 휠체어를 승차시키고 하차를 할 때만 밀어드리는 역할까지만 하고 있어요. (중략) 저희가 특별교통수단을 하기 이전에 자원봉사로 하다 보니깐, 업어드리고 집에서 약간 활동보조 영역까지 좀 같이 해드렸죠. 그때 자원봉사를 해서 지금은 운전원(승무원)을 하고 계신 분들이 많아요. (중략) 그래서 지금까지 업어서 3층 빌라까지 업거나 안아서 가기도 하고요. 과거부터 계속 이런 부분에 있어서 서비스를 받다 보니, 저희도 지금 전면 종단을 할 수 없는 상황이라...(중략) 그래서 운전원들이 현장에서 그런 부분이 애매모호하게 느껴지는 것 같아요. (중략) 집에 활동보조인이 안 계시는 분이라든가, 활동보조 시간이 제한적이다 보니 그런 요청을 할 때 장애인이 특별교통수단을 복지영역으로 생각을 하면 해결되어야 되는 것 같고, 당연한 서비스라고 생각하는 부분인 것 같기도 해요.”

(참가자 1)

“○○만의 문제는 아니고 전 센터에 가면 똑같은 문제일 겁니다. 운전원은 원래 승하차까지만 업무로 보고 있는데, 이제 집 앞까지만 데려다 달라, 엘리베이터 앞에까지만 데려다 달라, 이런 부분이 많아서 거기서 이제 또 논쟁이 되고, 예전에는 많이 해줬으니까 그게 남아 있는 상황에서, 신규 운전자들이 교육을 받을 때 분명 승하차까만 하라고 했으니까 여기서 또 안 맞는 거죠. (중략) 그래서 저희 같은 경우에는 운전하시는 직원 들한테 교육할 때 원칙대로 하되 운전원님 판단해서 더 해야 할 경우 더하고 하는데...”

(참가자 3)

“저희는 탑승 제한이 있거든요. 이제 몇 명을 탈 수 있다는 이런 거. 근데 이제 약간 뭐 좀 한 분만 더 태워달라 이런 식으로, 정원을 초과해서 원래는 탈 수는 있는데, 저희가 이제 구조 때문에 안 되는 부분이 있는데 그것도 솔직히 지침은 내려와 있는데...”

(참가자 3)

- 개인정보 관리를 강화하고 있으며, 수집 내용도 최소화하고 있다. 최근 블랙박스 설치도 증가하면서 개인정보에 대해 이동지원센터가 내부 관리지침을 만드는 등 노력하고 있다.
- 최근 개인정보 이슈가 증가하면서 이동지원센터를 중심으로 자체적인 보호 시스템을 구축하고 있으며, 과도한 정보수집을 지양하고 있다. 특히 공공기관 위탁운영 센터의 경우 공공기관 평가 시 이와 관련한 평가항목이 있어 더욱 관리를 강화하고 있다.
 - 최근 사고에 대비하여 블랙박스 설치가 일반화되었고, 실내에도 블랙박스 설치돼 있다. 이때 블랙박스의 위치는 탑승자들이 쉽게 확인할 수 있는 곳에 설치돼 있다.

“개인정보 관련해서 이동지원센터 콜센터에 별도로 전산 담당자가 있어서 관리하고 계십니다. 2020년도에 리뉴얼 하면서 개인정보를 다시 한번 점검했고, 신규로 가입하시거나 앱에 가입하시는 분들 같은 경우에는 명확하게 개인정보 관리지침을 통해 관리하고 있습니다. (중략) 2020년 코로나가 시작되면서 재택근무 시작할 때 컴퓨터 등 필요 물품은 다 렌탈(임대)를 해서 상담원 집집마다 설치해 주고, 지금은 다 회수해서 점검하면서 개인정보가 유출되지 않도록 노력하고 있습니다.”

(참가자 1)

“저희야 공단이니깐, 개인정보 관련해서 민감할 수밖에 없어요. 공단 평가할 때도 개인정보보호 관련도 하니깐. 그리고 수집 범위는 기본적인 정보만 수집하려고 하고 있습니다.”

(참가자7)

“최근 블랙박스가 5채널, 6채널까지 보급되면서, 실내에 설치되는 되어 있다. 용량 문제로 오랜기간 저장은 안되고, 2-3일 정도. (중략) 설치하는 전면 유리 위쪽에 하죠. 거기 설치하며 탑승객이 블랙박스 확인도 가능해요. (중략) 블랙박스는 승무원이 개별적으로 확인하고 보관하지 않도록 하고 있습니다.”

(참가자1)



<그림 21> 차량내부 블랙박스

- 승무원 및 상담원이 특별교통수단 이용 장애인의 민원 및 폭언 등으로부터 보호 체계가 미흡하다.
 - 상담원의 업무는 상담(예약)임에도 상담 외에 특별교통수단을 이용하는데 대기시간 문제나 승무원의 태도 등 다양한 문제나 욕구 등을 상담원에게 제기하고 있으며, 간혹 폭언 등으로 인해 정신적 어려움을 겪고 있다. 또한 현장에서 승무원을 상대로 한 폭행은 없지만 폭언 등은 간간히 발생하고 있다.
 - 실제 폭언, 폭행 등이 발생했을 때 이용 제한을 둘 수 있도록 이용 규정이 있으나 실제 적용 사례는 거의 없다. 운행 시 폭언이 지속되면 안전운전을 보장할 수 없다.

“상담원들은 아무래도 1차적으로 민원창구가 돼요. 민원창구가 아니라 상담창구인데. 민원 전화번호가 없는 지자체도 많지만, 저희는 민원 전화번호가 별도로 있거든요. 차량마다 다 부착돼있고 안내가 되어도 상담원에게 민원을 말하죠. (중략) 전에 전화 접수만 받을 때보다 앱을 사용하면서 상대적으로 줄었을 거긴 한데, 그래도 감정적으로 좀 상담원 느끼는 강도는 비슷한 것 같아요. 그런데, 앱으로 예약하신 분들은 상담원 대신 운전원에게 민원을 넣더라고요.”

(참가자 1)

“야간 때가 폭언이 제일 심해요. 음주하신 경우 저희에게 관한 화풀이를 하실 때가 많아요. 굉장합니다. 화풀이 욕설 기본입니다. 장애인의 이동권도 중요하지만, 운전원의 인권도 많이 중요하다고 봐요. (중략) 특히 음주하신 경우 저희도 긴장됩니다. 승하차 시 저희가 뒤에서 잡아드리기는 하지만 전동휠체어를 잘못하여

어디 부딪히거나, 운전 중에 전동휠체어를 움직이거나 연결고리 빠면 안전사고가 나기 때문에, 더욱 긴장해서 운전이 집중해야 하는데 폭언이 시작되면 집중할 수가 없어요. (중략) 장애인 인권도 중요하지만 참 운전원 인권도 되게 중요하다고 봐요. 그러면 안전을 위한 뭔가 좀 대책들이 좀 세워져 있어요.”

(참가자 8)

“실제 이용 제한 관련 내부규정은 있지만, 이용자 제한 할 수 있는 법적, 그런 근거가 명확히 없다 보니깐, 문제가 있고요. 왜냐하면 직원들, 운전원이랑 상담원이랑 고객(장애인)들이랑 같이 동등한 입장에서 보호가 되어야 하는데 운전원들이 그런 안전장치가 없는 거잖아요. 실질적인 제도가 없다 보니까 운전원들이 이제 그런 데서 불만이 있고, 그래서 현장에서 그게 더 이제 강성으로 고객들한테 부딪히는 것 같아요. (중략) 실질적으로 이용자를 무조건 제한할 수 없지만, 운전자 보호를 할 수 있도록 제도가 돼야 할 것 같아요.”

(참가자 7)

□ 장애인이 차량 승하차 및 탑승 시 편의 및 안전시설이 개선되고 있다.

- 특장차로 승합차가 주로 사용되는데 과거에는 탑승구가 지면에서 높아 장애인 및 고령자가 탑승하기에 불편했다. 이를 개선하기 위해 신규 차량 구입 시 지면에서 탑승구가 낮은 차량 위주로 구입하고 있다. 또한, 최근에는 탑승구 아래 자동발판 또는 고정발판 설치하고 손잡이를 추가로 설치하는 등 안전하고 편안하게 탑승할 수 있도록 개선하고 있다.
- 최근 유아 또는 아동을 동반하는 사례가 늘고 있어, 이들의 안전을 위하여 카시트를 추가로 구매해 전 차량에 설치하거나 예약 시 알려주면 미리 설치해 배차하는 지역이 늘어나고 있다.

“올해 초에 보면 카시트를 많이 구입 했어요. (중략) 어린이를 데리고 탑승하는 장애인들이 있는데 카시트를 설치해야 하는 것 아니냐?라고 말하시는 분들이 계셔서 (중략) 그래서 카시트를 구입해서 모든 차량 조수석에 놔두고 필요하면 2열에 바로 설치해 주죠.”

(참가자 2)

“차량이 높다 보니 타시는 분들이 힘들어합니다. 승무원들이 도움을 주시기는 하는데, 팔이나 몸을 잡고 도움을 줄 때 과도한 신체접촉으로 오해받을 수 있기도 하고 (중략) 몇 년 전부터 차례로 탑승하는 입구 밑에 발판을 추가로 설치했어요. 올해 전 차량으로 완료했고, 새차 구입할 때는 처음부터 설치하고 있어요. 발판이 있다고 큰 도움은 안되지만, 그래도 있으면 손잡이랑 같이 사용하면 서로가 조금은 도움이 된다고 하더라고요.”

(참가자 6)



<그림 22> 차량 편의장치

3. 보도점자블록

□ 참여자A 면접조사 : 보행에 있어 보도점자블록에 많은 의존을 하며, 보도점자블록 위에 있는 경우 가장 안전함을 느낀다. 보도점자블록 이용 시 보도에 설치된 보도점자블록은 유지·관리 미흡으로 손상된 상태로 있는 경우가 있으며, 불법주정차, 노점상, 전신주, 맨홀, 바닥보행신호 등 등으로 인해 불편 또는 위험한 상황이 발생하고 있다. 그리고 건물 내부에 보도점자블록에 긍정적이면서 완벽한 규정에 의한 설치를 요구하였다.

- 건물 내부에도 보도점자블록 설치에 대해서는 모든 곳에 완벽하게 설치해서 이용할 수 있게 해야 하며, 그렇지 않을 경우 보도점자블록을 찾느라 오히려 혼란스러울 수 있다고 한다.

“저 병원을 많이 가는데, 병원처럼 점자블록을 해놔서 다 알 수 있게 해놓으실 거 아니면, 어설피게 하실 거면 저는 안 하는 게 낫다고 생각해요. (중략) 다 연결되어 있으면 그 점자블록을 따라가면 되는데, 그게 아니라 어디는 되어 있고 어디는 안 돼 있잖아요. 그럼 저는 어디가 안 되어 있는지 어디가 되어 있는지를 또 알아야 해요. 알아야되는 과정이 필요해요, 그러니까 그게 그럴 거면 차라리 없는 게 낫지 않을까?”

- 보도점자블록이 마모가 심해서 발바닥 축지로 선형인지, 점형인지 구분을 하지 못해 잔존 시력을 사용해 보도점자블록의 색깔로 인도와 구분해서 걷고 있다고 하였다. 보도점자블록의 돌출 부분의 마모가 심해 시각장애인이 보도점자블록을 이용해 도보로 걷기에 불편한 것으로 나타났다.

“다 마모가 돼서 인식 자체 아예 안돼요. 그래서 굳이 보도점자블록을 신경 써서 가지(보행)는 않아요. 점형인지 선형인지 굳이 여기는 점형, 선형으로 되어 있는데 이렇게 해서 구별해 가진 않아요. 색깔로 저는 가요”

- 전신주나 가로등이 보도점자블록에 바로 인접해 있어 부딪히는 경우가 발생하며, 보도점자블록 위에 맨홀이 나타나 당황하거나 비오는 날 맨홀뚜껑이 미끄러워 넘어지는 등 위험한 상황이 발생하고 있다.

“제가 항상 출퇴근하는 곳에, 점자블록 바로 옆에 가로등이나, 전신주가 있어요. 딱 붙어 있어요.. (중략) 점자블록을 따라가다 보면 부딪힐 수밖에 없거든요. (중략) 저는 아까도 말씀드렸죠? 점자블록 위에 있으면 안전

하다고 생각하는 사람 중에 한 명이라고 근데 그런 경우는 안전하지 않은 거예요. 그리고 특히 비 오는 날 위험할 수 있잖아요. (중략) 점자블록 옆에 맨홀이 있는 경우가 있어요. (중략) 맨홀, 저는 오히려 점자블록 보다 그것에 미끄러져 넘어져요.. (중략) 그래서 정말 많이 넘어졌던 것 같아요.”



<그림 23> 보도점자블록 위 방해물

- 최근 바닥보행신호등 설치가 확산되고 있지만 시각장애인의 보행 위험성을 고려하지 않은 설치로 시각장애인은 보행환경을 저해하고 있다. 즉 신호등 앞에서 보도점자블록 앞에 바닥보행신호등이 있는 경우 약간의 내리막으로 수직경사도가 형성되어 있는데, 바닥 보행신호등 설치로 낮은 턱이 생겨서 발끝에 걸려 넘어지기 쉬운 점을 지적했다.

“횡단보도 건너는 곳에서는 원래 턱이 없어야 된대요. (중략) 근데 점자블록이 있고 횡단보도 건너는 곳에 바닥신호등이 있으면 턱이 생기고 (중략) 그 턱이 있어서 저는 올라가는 건 잘 보는 편인데 내려가는 건 안 보이는 편이거든요.. (중략) 그러니까 그게 안 보여요. 턱이 (중략) 저는 점자블록이 있는 그다음에도 어느 정도 거리만큼은 안전을 유지해 주셨으면 좋겠어요. 그러니까 1m 안에는 장애물이 없다가”

- 참가자2 면접조사 : 보도점자블록의 효용성을 높이기 위해 전자기기를 보조기기로 사용해야 할 필요성을 강조했다며, 건물내부 보도점자블록 설치에 대해 중요성을 공감하면서도 공중 화장실 내부에 우선 설치되어야 함을 제시하였다.
 - 점자정보 단말기, 흰지팡이, 스크린 리더를 사용하는 중증 시각장애인으로 출근길은 그다지 어렵지 않으나 초행길은 매우 불편함을 이야기했다.
 - 단독보행에 있어 보도점자블록의 중요성이 더욱 강조된다. 하지만 보도점자블록이 목적지 까지 설치되어 있지 않아, 평소 자주 이용하는 길은 암기에 의해 보행하고 보도점자블록은 방향 설정 수단으로 사용한다.

“점자블록이 있음으로 인해서 이렇게 밟고 흰지팡이로 인지하고 갈 수가 있거든요, 그러니까 단독 보행에서는 없어서는 안 될 편의시설이죠. (중략) 중간에 끊겨 있을 때가 많죠 (중략) 그 점자블록의 한계를 넘어서 해야 되기 때문에 순수하게 그냥 점자블록은 직진 방향, 전환, 이런 쪽으로 이용하고 있죠.”

- 건물 내부 보도점자블록 설치가 중요하며, 공중화장실(공공건물 및 고속도로 휴게소 등)에 우선 설치되어야 한다. 특히 활동보조인이 성별이 다른 경우 화장실 입구까지는 안내가 가능하나, 내부에는 설치되지 않아 소변기나 대변기의 위치를 찾을 수 없어 이용에 불편함이 있다.

“화장실 안에 특히 휴게소라든가 이런 공공 화장실 있잖아요. 여기에는 뭐가 소변기인지 어디가 대변기인지 전혀 알 수가 없거든요. 우선 급한 대로 그런 쪽으로 먼저 적용을 (중략) 입구까지는 있더라도 들어가서 정작 활동보조하는 분이 여성분이라 (중략) 그럼 들어갈 수가 없잖아요, 그러면 지나가는 사람한테 부탁하는 식이거든요, 그래서 소변기를 안내할 수 있는 점자블록을 거기에다가 (중략) 그냥 걸어서 넘어지지 않을 정도로 여기처럼 탈부착 있잖아요. 그렇게도 좀 해 주셨으면”

- 보도점자블록을 모든 보행도로에 설치하는 것은 한계가 있기에 시각장애인이 보도점자블록과 다양한 수단을 연계해 목적지까지 갈 수 있도록 해야한다.

“장애인 편의시설이 점자블록만 있는 게 아니잖아요. 모든 길을 다 점자블록으로 설치할 수가 없는 거잖아요. 그랬을 때는 점자블록의 기능이 시각장애인 분들이 잘 활용할 수 있도록 연계가 돼야 해요. (중략) 진짜 횡단보도에 점자블록이 깔려져 있는 것도 있고 없는 것도 많잖아요. 그랬을 때 음향 신호기를 잘 이용해서 건너갈 수 있고. (중략) 점자블록을 이용해서 내가 원하는 목적지까지 잘 이동할 수 있도록 제대로 설치를 해야”

- 시각장애인이 사용할 수 있는 여러 가지의 보조기기 중에 첨단 전자기기를 이용한 보조제품의 개발과 적용을 확대해 나가길 희망했다.

“지금 rfid¹⁸⁾가격이 싸졌다면 (중략) 위치 정보를 여기에다 심어가지고. (중략) 스마트폰 연동돼 가지고 (중략)

18) RFID(Radio-Frequency Identification)는 주파수를 이용해 ID를 식별하는 방식으로 일명 전자태그로 불린다. RFID 기술이란 전파를 이용해 먼 거리에서 정보를 인식하는 기술을 말하며, 전자기 유도 방식으로 통신한다. 여기에는 RFID 태그(이하 태그)와, RFID 판독기(이하 판독기)가 필요하다. 태그는 안테나와 집적 회로로 이루어지는데, 집적 회로 안에 정보를 기록하고 안테나를 통해 판독기에게 정보를 송신한다. 이 정보는 태그가 부착된 대상을 식별하는 데 이용된다. 쉽게 말해, 바코드와 유사한 기능을 하는 것이다. RFID가 바코드 시스템과 다른 점은 빛을 이용해 판독하는 대신 전파를 이용한다는 것이다. 따라서 바코드 판독기처럼 짧은 거리에서만 작동하지 않고 먼 거리에서도 태그를 읽을 수 있으며, 심지어 사이에 있는 물체를 통과해서 정보를 수신할 수도 있다(위키백과)

“좀 그런 기능으로, 요즘은 AI¹⁹⁾나 여러 가지 IoT²⁰⁾사물 인터넷까지도 충분히 커버할 수 있는 거잖아요. 그런 기술적 기능을 좀 적용할 생각을 했으면 좋겠어요. (예를 들어) 건물마다 설치해 놓은 비콘(beacon),²¹⁾제가 말씀드렸다시피 요즘 기술이 발전돼 있으니깐 점자 블록하고 연계한, 기술들 rfid라든가 다른 좋은 기술들도 있겠죠. 스마트폰이 있으니깐, 이렇게 연계한다면 점자 블록이 너무나너무너무 중요한 기능이 될 거예요. 제가 활동보조인에 의존하지 않고”

□ 참가자3 면접조사 : 보도점자블록에 대해 시각장애인에게 필요한 시설로 유지관리의 중요성을 강조했고, 음성유도기 등을 버스정류장이나 신호등이 있는 거리에 설치해서 시각장애인의 이동성을 확보할 수 있도록 지원강화를 제시하였다.

- 보도점자블록이 시각장애인의 도보에 필요한 시설물로 보행에 많은 도움을 주고 있는 것으로 나타났다.

“점자블록 자체에 장애 요소가 없다고 이제 가정할 경우에, 동선 뭔가 이렇게 이탈하지 않고 오기가 쉽죠. (중략) 점자블록 자체가 보행의 어떤 직선 보행의 가이드라인을 충분히 하고 있어서”

- 보도점자블록이 파손되거나 노점상 설치, 불법주정차 관련 유지·관리에 미흡으로 보행에 어려움을 겪거나, 최근 증가하고 있는 공유 전동 킥보드의 보행도로 불법주행으로 부딪히는 등 안전사고가 발생하고 있다.

“이따금씩 걷다 보면 돌기 파손이 돼가지고 좀 이게 점자블록인지 아니면 주변 어떤 보도블록인지 조금 애매한 경우도 가끔 있어요”
 “불법 주차 차량들도 많습니다. 사실 보도상에 점자블록 위에 이제 약간 대각으로 걸쳐서 주차돼 있다든가”
 “요즘 전동 킥보드, 네 그게 이제 저도 그냥 다루기만 했지 실제로 제가 부딪혀 본 게 올 한 2월쯤 되거든요. 저도 이제 생각해도 그동안은 저 다니는 길이나 이렇게 동선에 다행히 별로 없었는데 올 2월에는 저도 부딪히 하게 (중략) 많이 위험하죠.”
 “노점 하시는 분들이 점자 블록을 인지를 하는 분도 있겠지만 인지를 하더라도 여건 이 안돼서 그냥 계신 분들은

19) AI는 인공지능(Artificial Intelligence)의 약자로 인간의 학습능력, 추론능력, 지각능력을 인공적으로 구현하려는 컴퓨터 과학의 세부분야 중 하나입니다. 정보공학 분야에 있어 하나의 인프라 기술이기도 합니다(위키백과)
 20) 사물인터넷(IoT)은 인터넷을 통해 데이터를 다른 기기 및 시스템과 연결 및 교환할 목적으로 센서, 소프트웨어, 기타 기술을 내장한 물리적 객체(사물)의 네트워크를 의미합니다(위키백과)
 21) 비콘(beacon) 또는 비컨은 특정 위치의 정보를 전달하기 위해 사용되는 장치이다. 흔한 예로는 장애물 주변을 향해하거나 항구로 들어오게끔 하기 위해 사용할 수 있는 고정된 지점에 주의를 주는 등대나 나라에 병란이나 사변이 있을 때 신호로 울리던 불인 불수가 있다. 더 현대적인 예시로는 다양한 무선 표지(radio beacon)이 있으며 어떠한 기후에서도 읽을 수 있는 무선 방향 탐지기, 그리고 레이더 디스플레이에 나타나는 레이더 트랜스폰더가 포함된다(위키백과)

이제 시각장애인이 오면 조심하라고 알려주는데 이제 이걸 인지 못하는 분들은 점자 블록에 대해서 좀 인식이 안 돼 있으신 분들은 시각장애인이 와도 그냥 가만히 있다가 이렇게 느닷없이 서로 그냥 공경에 처하는 일이 발생을 하더라고요.”



<그림 24> 보도점자블록 위 불법주차 및 벨트 차단봉

- 건물내부 보도점자블록 설치에 대해, 건물 전체를 대상으로 하기보다는 입구에서 안내데스크까지 설치를 희망하였다. 또한 내부에 보도점자블록은 아니더라도 다른 재질의 바닥재를 이용해 발의 촉감을 달리한다면 좋을 것 같다는 의견을 말하였다.

“내부 같은 경우에는 현행 법에도 있지만 안내시설이 있는 경우 안내데스크 정도까지는 이제 되어야 할 필요성이 있는 것 같고 (중략) 승강기나 계단을 안내하는 바닥재의 질감만이라도 좀 달리(단, 흰지팡이 촉지를 할 수 있는)해서라도 안내할 수 있는”

- 보도점자블록을 이용하여 원활한 보행의 효율성을 높이기 위해서 버스정류장 등에 음성신호기 등의 설치확대가 필요하고 하였다.

“버스 정류장이 있잖아요. 그런 버스 정류장 같은 경우에 지금 현재 시각장애인이 올바로 버스정류장의 위치를 파악하기가 쉽지 않아요. (중략) 이것이 과연 내가 탈 정류장인지 이것도 인지하기 힘들단 말이죠. (중략) 음성유도기와 같은 기능을 버스 정류장에서 구현할 수 있게끔 시각장애인이 어떤 장치를 리모컨 등의 어떤 장치를 누르면, 인근에서 누르면 여기 여의도 국회의사당 옆 버스정류장이다. (중략) 횡단보도에는 음향신호기가 있어서 이제 리모컨으로 누르면 되는데 그러면 횡단보도 위치를 알려주고 음향신호기가 이제 동작할 수 있게 하는데 버스 정류장은 아직 그게 없기 때문에 그런 게 좀 있으면 좋겠다.”

□ 참가자4 면접조사 : 점자보도블록 위에서는 안전하다는 인식하고 있으나, 점자보도블록의 장애물로 인해 끊어지지 않도록 하는 것이 중요하며, 점자보도블록의 유지·관리의 중요성과 유도선과 인도의 구분이 어려운 점 등에 대해 이야기 했다.

- 참가자는 주로 외출 시 보도점자블록을 이용하며, 보도점자블록을 이용하는 것을 안전하게 여기는 것으로 나타났다.

“유도 블록 위에는 장애물이 없으니까, 장애물에 대한 위험이 없고 이제 직선 보행이 가능하니까 유도 블록이 없을 때는 막 갈지자로 갈 수가 있거든요. 갈지자가 크냐, 작으냐, 그 차이기는 한데 자칫하면 이제 보도바깥으로 떨어질 수도 있고 하니까 되게 신경이 쓰이는데 유도 블록이 있으면은 이제 거기에 보행에 크게 집중하지 않아도 되니까.”

- 보도점자블록이 도움이 되기는 하나 모든 도로나 공공시설물에 설치되지 않았기에 사전에 말로 설명하는 인터넷 사이트에서 미리 정보를 습득한 후에 길을 나서며, 길을 찾기 어려운 경우 타인의 도움을 받는다.

“근데 이제 점자 유도 블록이 목적지 알려주는 건 아니니까, 도착했을 때 도착 여부를 알려주는 건 아니니까 대개는 그 근처까지 가서 사람을 이제 부르죠, 거기서 이제 만나기로 하신 분이 마중을 나온다든가 이런 식으로.”

- 건물내부에 보도점자블록 설치는 로비 정도만 설치하는 것이 좋다는 의견을 말하였다. 또한, 비장애인들에게는 보도점자블록이 불편할 수 있으므로 꼭 필요한 곳에만 설치를 원하기도 하였다.

“저는 내부는 지하철 같은 데는 이제 되게 편리하거든요. 근데 건물은 과연 그게 필요할까 싶기도 해요. 로비 정도면 모르겠는데 저는 그렇게 필요하지는 않다고 (중략) 점자 유도 블록이 시각장애인들한테 편하지만 또 비장애인한테는 불편할 수가 있어요, 그런 점을 고려를 한다면 정말 필요한 데만 집중적으로 설치하는 게 타당하지 건물 안에 시각장애인들이 자주 이용하는 곳이요. 시각장애인 복지관이나 이런 데는 이용 시설은 많이들 하는데, 이렇게 사무공간에까지 법적으로 의무화할 필요는 저는 없다고 봐요.”

- 참가자는 보도점자블록이 갑자기 장애물로 인해 끊어지게 되면 당황하므로 곡선으로 장애물을 돌아가는 보도점자블록을 설치하면 어떨까 하는 의견을 제시하였다.

“가끔 이렇게 가다 보면 가운데 무슨 장애물이 있어서, 이렇게 돌려서 다근 자로 이렇게 하는 경우가 있는데요. 직선이 있는데, 단지 그 경로에 장애물이 있어서 이렇게 돌아가는 경우에는 그냥 곡선으로 되면 좋지 않을까? 근데 이것도 사실은 좀 테스트가 필요하긴 해요. 곡선으로 깔아놔도 이걸 얼마나 시각장애인이 인지할 수 있을지”

- 보도점자블록의 유지·관리가 미흡한 상태로 보완이 필요하다는 의견을 보였다.

“요철이 있으면요, 점자 유도 블록이 잘 인지가 안 돼요. 찾을 때도 어렵고, 그니까 실내에서는 왜 바닥이 맨질맨질하잖아요. 그러니까 확실히 점자 유도 블록 찾기가 너무 쉽고 걷기도 편하고 큰 문제는 없는데 인도는 울퉁불퉁하면요, 점자 유도 블록인지, 이게 인도인지, 깔린 건지, 안 깔린 건지”

- 보도점자블록을 설치해야 하는 장소에 대해, 정류장이나 사거리 코너 등에 확대 설치해 주기를 희망하였다

“버스 정류장이나 택시 정류장이나 사거리 코너에 위치 감각을 잃어버릴 수도 있는 경우에 점자 유도 블록을 설치해 줬으면 좋겠어요.”

4. 전문가 의견 수렴

- 장애인 이동권은 삶과 직접적으로 연관되기에 보장되어야 하기 때문에, 이동권과 관련된 제도인 특별교통수단 등이 필요시 언제든지 이용할 수 있도록 확대되어야 한다.
 - 장애인에게 이동권 보장을 위한 특별교통수단은 대중교통 선택권의 폭이 좁은 장애인에게는 중요한 수단으로 작용한다. 또한 특별교통수단 및 대체수단뿐 아니라, 시각장애인이 이동권 보장을 위해서는 보도점자블록이 설치 및 관리체계가 강화되어야 한다.
 - 장애인의 이동권 보장을 위해서는 특별교통수단의 지원강화와 대체수단이 다양화될 필요가 있으며, 누구나 편리하고 안전하게 다닐 수 있도록 보행환경도 개선되어야 할 것이다.
- 특별교통수단이라는 동일 서비스를 제공함에도 광역시도 또는 지자체 간 서비스양과 질의 차이는 운영 역량이 차이에서 발생한다.
 - 이동지원센터 간 운영 대수 차이가 배차확률, 대기시간, 광역 간 이동 제한 등으로 이어진다. 특별교통수단인 특장차가 많으면 즉시 배차가 이뤄질 것이고 대기시간은 줄어들 것이다. 광역 또는 지자체 간 이동도 현재보다 자유로울 것이다. 그러면 특별교통 수단을 이용하는 장애인은 충분히 이용할 수 있을 것이고, 승무원들의 근무환경의 변화는 서비스의 질로 연결된다.
 - 차량이 충분히 확보된다면 많은 문제가 해결되는 것이지만 현실적으로 어려운 부분이다. 결국 법정 대수뿐 아니라 그 이상 차량을 확보하기 위해서는 주요 재원이 되는 복권기금의 확보와 이동센터를 관리하는 광역시도 및 지자체의 지원이 중요하다. 하지만 열악한 환경에 놓인 지자체는 충분한 지원이 어렵다. 따라서 중앙정부의 지원도 중요하다.
- 대체수단의 확보와 교통수단의 다양화를 통해 특별교통수단 이용자의 분산도 중요하다.
 - 특별교통수단의 대기시간 문제 등을 해소하기 위해 바우처 택시, 임차택시 등 대체수단을 도입하고 있다. 대체수단을 적극적으로 도입하여 비휠체어 장애인은 대체수단으로 분산하면서 특별교통수단의 대기시간을 단축하기도 한다.
 - 대체수단의 도입은 광역시도 및 지자체별로 차이를 보이고 있다. 특별교통수단이 충분히 확보될 때까지 단계적으로 적극적인 바우처 택시, 임차택시 등 대체수단을 지역에 따라 도입할 필요가 있다.

- 또한 대체수단은 휠체어 사용 장애인이 탑승할 수 없다. 다른 국가 사례에서 보듯이 일반 택시에 휠체어가 탑승할 수 있는 제도개선 및 차량구입비 지원 등을 통해 차량보급을 활성화할 필요가 있다.
- 지역 간 이용대상, 이용요금, 이동지역 등에 차이가 발생하고 있다. 누구나 어디에 거주하든 동일한 서비스를 받을 수 있도록 노력해야 한다.
- 동일한 특별교통수단을 이용하면서, 장애인이 거주지역 또는 이용지역에 따라 요금, 이동 가능지역 등 차이가 발생한다.
 - 이를 보완하기 위해서는 전국 공통 운영가이드 및 표준운영 모델을 마련하고, 지역의 특성을 일부 반영하여 운영될 필요가 있다.
- 보도점자블록의 관리체계를 보완하는 것이 중요하다.
- 보도점자블록 설치한 이후 관리가 잘되지 않는다. 보행로는 장애인 및 비장애인만 보행을 위해 사용하는 것이 아니라 상하수도, 전기, 통신 등 다양한 기관에서도 연결통로로 사용하고 있다. 이때 장애인 및 비장애인의 보행보다는 각 기관의 필요 설비의 설치 및 유지가 우선되는 경향이 있다.
 - 보행로를 여러 기관이 사용하는 만큼, 각 기관의 협력체계를 갖춰 보도점자블록의 관리체계를 구축할 필요가 있다.
- 비장애인의 보도점자블록에 대한 중요성을 인식하고 관심을 갖도록 할 필요가 있다.
- 과거에 비해 보도점자블록이 설치률이 높아지면서 최근에는 어디서든 쉽게 볼 수 있다. 하지만 비장애인들의 보도점자블록의 중요성에 대한 인식이 낮아, 보도점자블록 위해 불법 주정차를 하거나 적재물을 쌓아 놓으면서 정작 필요에 의해 설치된 것을 무용지물로 만든다.
 - 따라서 설치율을 높이고 것도 중요하지만, 시각장애인이 필요시 언제든지 이용할 수 있도록 비장애인이 보도점자블록의 중요성을 인식할 수 있도록 전환이 필요하다.

IV. 결론 및 제언



1. 결론	117
2. 제언	123

IV. 결론 및 제언

1. 결론

1) 문헌조사를 통한 모니터링 결과

- 장애인에게 이동권은 신체적 불편요소의 제거를 위한 것이 아니라 사회구성으로서 지역주민과 상호작용하면서 삶을 영위하는 통합된 사회적 존재로서 참여와 통합을 이루게 하는 필수 요소이기 때문에 중요하다.
- 교통약자(장애인, 고령자, 임산부, 영유아동반자, 어린이)가 지속적으로 증가하고 있는 가운데 교통약자 중 장애인 수도 동반 상승하고 있으며, 수도권에 장애인이 집중되는 현상을 보인다. 앞으로 인구는 감소하겠지만 교통약자 및 장애인은 증가할 것으로 예측되기 때문에 이들의 이동권은 더욱 중요하게 된다.
- 장애인의 이동권을 보장하기 위한 수단으로 특별교통수단이 대표적이며, 장애인생활이동지원과 자율주행 유상 운송서비스(시범운영) 등도 있다. 대부분 특장차로 장애인과 비장애인을 교통수단으로 구분되어 버리는 실정이다. 하지만 일본에서는 UD택시가 운영되면서 장애인과 비장애인이 함께 이용하는 교통수단으로 전환을 추진하고 있다.
- 특별교통수단의 이용대상은 「교통약자의 이동편의 증진법」 시행규칙에서 정하고 있으나, 교통약자에 준하는 사람으로서 지방자치단체의 조례로 정하도록 하면서 동일한 서비스를 이용하게 되지만 장애인의 거주지역에 따라 서비스의 양에서 차이가 발생하게 된다.
 - 특별교통수단 보급률의 증가세에도 현재까지 우리나라는 평균적으로 법정 기준(보급률 100%)을 충족하지 못하고 있으며, 2021년 기준 전국 광역시도 중 경기도(112.7%)와 경상남도(107.3%)만이 법정 기준을 충족하고 있다. 특히 수도권(서울시, 인천시, 경기도)의 보급률은 전국 평균보다 12.1% 높게 나타난다.
 - 특별교통수단 이외에 대체수단을 운영하고 있으며 대체수단의 차량은 지속적인 증가세를 보이고 있지만, 지역에 따라 선택적으로 운영되고 있다. 특히 수도권에 대체수단이 집중돼 있다.

- 특별교통수단의 요금, 1일 최대 이용횟수, 심야운행, 관외운행 등 일반적으로 지자체별 조례와 운영 규정에 따라 차이가 있다. 대부분의 요금산정은 거리비례 요금제를 적용하고 있으며, 기본요금과 거리에 따른 추가요금은 광역시도 및 기초자치단체에 따라 차이를 보인다. 이 또한 동일한 서비스를 이용하면서 장애인의 거주지역에 따라 서비스의 양과 질, 이용자의 경제적 부담에서 차이가 발생하게 된다.

- 특별교통수단의 예약 방법은 전화, 홈페이지, 전용앱이 있으며 전화 예약을 기본으로 최근 전용앱 보급이 증가하고 있다. 또한 특별교통수단 이용을 위해 예약 또는 즉시콜을 통해 이용할 수 있으며, 최근에는 즉시콜이 확대되고 있다. 하지만 즉시콜이 경우 지역에 따라 심야시간 또는 주말에는 제한되기도 한다.

- 광역이동지역센터 또는 지자체 이동지원센터별로 특별교통수단 이용 제한 규정을 두고 있다. 특별교통수단 이용 시 복지카드 또는 신분증을 제시하지 않거나 예약취소 또는 폭언, 폭행, 신체접촉이 발생하는 등 다양한 이유로 이용 제한을 할 수 있다. 하지만 예약취소 또는 비승차 등의 경우에 일부 이동지원센터에서 과도한 차량이용 제한 위반 횟수 적용기간과 이용제한 기간으로 장애인의 이동권이 제한될 수 있다. 또한 동일 서비스를 이용하면서 발생하는 이용제한 사유임에도 장애인이 어느 지역에 사느냐에 따라 차량이용 제한 위반 횟수 적용기간과 이용제한 기간의 차이가 많게는 6배 이상 차이가 발생하고 있다.

- 특별교통수단을 이용하는 장애인의 전반적인 만족도²²⁾는 평균 62.5점으로 나타났으며, 지체장애인의 만족도가 62.8점으로 가장 높고, 시각장애인 61.1점, 청각장애인 60.0점 순으로 나타났다. 예약 또는 배차의 편리성, 안전운전, 이용요금, 승무원의 친절성, 차량 내부 청결성의 만족도를 살펴보면, 승무원의 친절성(67.0점)이 가장 높고, 예전부터 문제되었던 예약 또는 배차의 편리성(57.5점)이 가장 낮게 나타났다.

- 대체수단을 이용하는 장애인의 전반적인 만족도는 67.8점으로 나타났다. 이는 특별교통수단의 만족도보다 높은 것으로 장애인 중 시각장애인의 만족도가 69.4점으로 가장 높고, 지체장애인과 청각장애인 67.0점, 고령자 62.5점 순으로 나타났다. 예약 또는 배차의 편리성, 안전운전, 이용요금, 승무원의 친절성, 차량 내부 청결성의 만족도를 살펴보면, 이용요금(71.5점)으로 가장 높고, 승무원의 친절성(67.6점)으로 낮게 나타났다.

22) 2021년 교통약자 이동편의 실태조사 연구(국토교통부, 2022)

- 특별교통수단과 대체수단 간에도 차이가 발생하고 있는데, 특별교통수단은 지체장애인과 승무원의 친절성, 대체이동수단은 시각장애인과 이용요금의 만족도가 높다. 즉 지역에 따른 차이만 나타나는 것이라, 차량유형(특장차, 일반택시)에 따라서도 차이가 발생하고 있다.
- 장애인의 이동권 보장을 위해서는 특별교통수단 외에도 시각장애인이 많이 이용하는 도로 및 시설 주변에 안전하게 보행할 수 있도록 설치되는 보도점자블록도 중요하다. 이러한 보도점자블록은 장소와 도로 여건에 맞게 다양한 유형으로 설치된다.
- 시각장애인의 이용하게 되는 여객시설 중 보도점자블록 기준적합 설치율이 가장 낮은 버스정류장(45.4%)으로써 안내판 점자 및 음성안내(13.7%), 버스정보 조회 버튼(19.6%), 점형블록(33.4%), 선형블록(33.5%) 등 시각장애인을 위한 안내시설이 미흡한 것으로 나타났다. 또한 여객시설 주변 보행환경의 기준적합 설치율은 77.6%로, 점자블록(60.1%) 및 차량진출입부(68.8%)의 기준적합 설치율이 미흡한 것으로 조사되었다.
- 여객시설의 보도점자블록을 8개 광역시와 9개 도로 나눠 기준적합 설치율을 보면, 8개 광역시가 9개 도지역보다 기준적합 설치율이 매우 높게 나타난다. 결국 보도점자블록의 기준적합 설치율이 전국적으로 미흡하고, 광역시보다 도지역이 더욱 열악한 것으로 나타나면서 시각장애인이 거주지역에 따라 보행환경에 차이가 발생하게 된다.

2) 면접조사를 통한 모니터링 결과

□ 특별교통수단 이용 장애인

- 특별교통수단 운영된 후 일상생활 지역이 확대되면서 병원진료뿐 아니라 다양한 편의 시설 이용 및 사회참여 활동이 증가하고 있다. 즉 장애인 이동권이 점진적으로 보장되면서 일상생활에 변화가 생기고 삶에 긍정적 영향을 주고 있다.
- 특별교통수단 예약 방법이 다양화되면서 불편함이 없으며 정시도착 비율이 높고 안전 및 편의장치가 개선되면서 이용이 더욱 편리해지고 있다.
- 최근 특별교통수단 확대뿐만 아니라, 일부 지역에서는 대체이동수단으로 바우처 택시 및 임차 택시 제도를 운영하고 있으나, 여전히 운행되는 차량은 수요에 비해 공급이 부족한 상황이다. 이로 인해 과거부터 문제되었던 배차, 대기시간, 광역 또는 인근 지자체 간 이동 문제는 여전히 존재한다.
- 동일 상황에서 승무원에 따라 서비스 제공범위가 달라 혼란이 생기며, 일부 승무원이 장애 유형별 특성을 이해하지 못해 승하차 시 도움이 부족한 경우도 발생한다.
- 최근 이슈가 되었던 과도한 개인정보 수집에 대해서는 면접 대상 장애인들은 경험해보지 않았고, 정보수집 관련해서 민감하게 반응하지 않았다. 반면 광역시도 간 이동이나 거주 광역시도 내에서 전 지역 이동에 대해서는 확대가 필요하다는 의견을 보였다.
- 마지막으로, 대부분의 장애인은 특별교통수단의 차량과 이동지역의 확대를 바라고 있으며, 일부 장애인들은 바우처 택시 등 대체수단을 확대하여 휠체어 사용 장애인은 특별교통수단 중심, 비휠체어장애인은 대체수단 중심으로 구분하여 효율적으로 운영되기를 바라고 있다.

□ 특별교통수단 운영기관 종사자

- 광역 간 또 광역 내 지자체 간 이동이 점차 확대되고 있으나, 현재는 예산 및 제도적 한계로 완전한 광역 간 이동에는 한계를 지닌다. 특히 휠체어를 이용하는 중증 보행장애인의 이동지원을 개선하기 위해 특별교통수단의 24시간, 광역 이동 의무화 및 운영비 국비 지원을 위한 법령이 개정되었지만, 실제 많은 부분이 지자체 조례에 의해 운영되면서 조례 개정 및 제도 반영을 위해서는 일정 기간이 소요되기 때문에 당분간 혼란이 예상된다.
- 제한된 예산으로 인해 종사자(상담원, 승무원)의 처우개선 및 법정 대수 이상을 확보하고 운영하는데 한계를 지닌다. 또한 법정 대수를 확보해도 휴가자, 휴게시간 보장, 정비, 인력 부족으로 인해 가동률을 높이는 데도 어려움이 있다.

- 특별교통수단에 대한 긴 대기시간(배차 등)에 대한 불만을 인지하고 있지만, 차량 추가 구입 및 인력 확보 등에 대한 문제로 어려움이 있으며 이용자가 증가하는 시간대에 가동률을 높이고 있다.
- 승무원의 업무는 일반적으로 승하차 지원까지만인데도 불구하고, 장애인이 생활지원(장보기, 짐 옮기기 등)과 초과인원 승차 요구 등을 요구하기도 한다.
- 개인정보 관리를 강화하고 수집 내용도 최소화하고 있으며, 최근 블랙박스 영상관리도 강화하고 있다. 그리고 차량 승하차 편의 및 안전시설을 개선하고 있으며 승무원 및 상담원에게 폭언 등으로 인한 탑승제한 사례는 거의 없다.

□ 보도점자블록 이용 시각장애인

- 보도점자블록의 유지·관리 강화가 필요하다. 보도점자블록이 마모가 심해서 선형 또는 점형인지 구분하기 힘든 경우도 발생하고 있다. 또한 보도점자블록 근접하여 설치물(전신주, 맨홀 등)이 있어 위험할 수 있다.
- 보도점자블록의 효용성을 높이기 위해 전자기기를 보조기기로 사용하는 방안을 제안했다. 또한 음성유도기를 버스정류장이나, 신호등이 있는 거리에 확대 설치해 시각장애인이 당황하지 않고 이동성이 확보되게 해야 한다.
- 현재의 보도점자블록을 개선할 필요가 있다. 현재의 재질은 마모가 심하며, 마모로 인해 미끄럽고 인도와 구분이 어렵기도 한다.
- 건물 내 보도점자블록 설치할 경우, 명확한 설치 규정에 의해 진행되어야 하며, 우선적 공중화장실 또는 안내데스크까지의 유도선을 설치할 필요성을 언급하였다.

□ 전문가 의견수렴

- 장애인 이동권은 삶과 직접적으로 연관되기에 보장되어야 때문에, 이동권과 관련된 제도인 특별교통수단 등이 필요시 언제든지 이용할 수 있도록 확대되어야 하며, 접근성 강화를 위해 보도점자블록의 관리체계를 강화해 보행환경을 개선해야 한다.
- 동일 서비스를 제공함에도 광역시도 또는 지자체 간 서비스양과 질의 차이는 특별교통수단 운영 역량이 차이에서 발생한다. 특별교통수단의 대기시간 문제 등을 해소하기 위해 대체수단의 도입 확대와 바우처택시 및 임차택시 등 다양화를 통해 특별교통수단 이용자를 분산시키는 것도 중요하다.
- 지역 간 이용 대상, 이용요금, 이동지역 등에 차이가 발생하고 있다. 누구나 어디에 거주하든 동일한 서비스를 받을 수 있도록 전국 공통 운영가이드 마련과 함께 지역별 특성을 고려한 기준설정이 필요하다.

- 현재의 보도점자블록은 설치기준에 따라 설치률이 증가하고 있지만, 관리체계는 미흡하다. 보행로를 보행자만 아니라 전기, 통신, 상하수도 등 여러 기관이 사용하는 만큼, 각 기관의 협력체계를 갖춰 보도점자블록의 관리체계를 구축할 필요가 있다.
- 보도점자블록 위에 불법주정차 및 적재물 등으로 실제 사용하기 어려운 경우가 많다. 비장애인의 보도점자블록에 대한 중요성을 인식하고 시각장애인이 보행에 방해되지 않도록 해야한다.

2. 제언

□ 장애인 이동권 증진을 위해 「교통약자 이동편의 증진법」이 제정되면서 특별교통수단, 대체수단 등 다양한 제도가 도입될 수 있었다. 하지만 장애인이 어느 지역에 사느냐에 따라 서비스 이용의 차이가 발생하고 있다. 따라서 제도개선과 예산지원을 통해 지역 간 서비스 이용의 차이를 줄여갈 수 있어야 한다.

- 법정 대수의 재설정이 필요하다. 현재 특별교통수단의 법정 대수는 지자체별 보행상 중증장애인 인구수로 정해지고 있다. 이는 좁은 지역에 장애인이 집중되거나 이동거리가 짧다면 현재의 법정 대수 기준은 문제가 덜하다. 하지만 장애인이 넓은 지역에 분포하여 거주하거나 이동거리가 멀고 대체수단 보급 대수가 적다면 현행 법정 대수 기준은 한계를 지닌다. 특히 특별교통수단 보급률이 높지만 면적이 넓은 도시의 경우 광역시도에 비해 정시도착 확률이 낮고 배차가 안될 확률이 높다. 따라서 단순 보행상 중증장애인 인구수로 정한 법정 대수보다는 보행상 중증장애인, 운행지역 면적, 대체수단 보급 대수 등을 종합적으로 고려하여 특별교통수단 법정 대수 기준을 재설정할 필요가 있다.

- 특별교통수단 보유 대수 대비 동시간대 운행 대수를 의미하는 가동률을 높여야 한다. 특별교통수단의 보급 대수와 보급률도 중요하지만, 동시간대 가동률도 중요하다. 즉 현재는 특별교통수단 차량이 있어도 인력 및 운영예산이 부족하여 가동률이 낮다. 따라서 보급률이 낮더라도 가동률이 낮다면, 여전히 이용이 제한되기 때문에 가동률을 높일 수 있도록 인력 및 운영예산 등의 지원이 필요하다.

- 지역별 차이를 좁힐 수 있는 대안 제시가 필요하다. 현행 특별교통수단은 광역 및 지자체의 조례에 근거해 운영되고 있으며, 조례에 따라 이용 대상, 이용요금, 이동지역 등이 결정된다. 이에 따라 동일한 서비스를 이용하고 있지만 장애인이 어느 지역에 사느냐에 따라 차이가 발생할 수 있다. 이에 따라 지역적 특성을 반영해 운영되더라도 운영 관련 기본 규정을 제시하여 지역별로 차이를 줄일 필요가 있다.

□ 특별교통수단 이용 제한 규정을 광역이동지원센터 또는 지자체 이동지원센터에서 수립하고 적용하고 있다. 이동지원센터에 공개된 이용제한 규정을 분석한 결과, 일부 이동지원센터에서 이용 제한 규정 위반 횟수 적용 기간과 이용 제한 기간을 두고 있지 않아 과도하게 이동권을 제한할 수 있는 것으로 파악되었다. 따라서 과도하게 장애인 이동권이 제한될 수 있는 규정에 대한 수정·보완이 필요하다.

- 특별교통수단 예약 후 당일 취소할 경우 당일 차량이용 제한이 발생할 수 있다. 예를 들어,

장애인이 회차지(거주지가 아닌 다른 지역)에서 특별교통수단 이용예약 시간보다 늦어질 경우 취소하고 다시 이용 가능한 시간에 즉시콜을 통해 특별교통수단을 이용한다면 당일 배차 제한으로 더 이상 이용할 수 없게 된다. 그렇게 되면 회차지에서 거주지로 돌아올 수 없는 상황이 발생할 수 있다. 특히 휠체어 사용 장애인에게 특별교통수단 외에 이용할 수 있는 교통수단의 한계로 예약취소 후 당일 이용 제한은 이동권에 상당한 제약이 발생될 수밖에 없다. 따라서 과도한 장애인 이동권 제한이 되지 않도록 관련 규정에 대한 수정이 필요하다.

- 이용 제한 규정 위반 횟수 적용 기간과 이용 제한 기간에 제한을 두고 있지 않아 과도하게 이동권을 제한할 수 있다. 일부 이동지원센터 이용제한 규정에서 위반 횟수 적용기간(예: 월 3회 위반 시 이용 제한 7일)에 제한을 두고 있지 않다. 기간을 두지 않을 경우 장기 이용할수록 이용 제한 대상이 될 수 있다. 따라서 적절한 위반 횟수 적용기간을 정하여 과도한 장애인 이동권 제한이 되지 않도록 규정 보완이 필요하다.

□ 대체수단 등의 확대를 통해 특별교통수단 이용자의 분산과 장애인의 이동수단 선택권을 강화하여 결과적으로 장애인의 이동권을 증진 및 서비스의 질을 강화해야 한다.

- 특별교통수단의 수요가 많아지면서 배차가 어렵고 대기시간도 길어지면 원하는 시간에 이용하기 어려울 때가 많다. 그래서 바우처 택시 및 임차 택시 등 대체수단을 도입하여 비휠체어 장애인이 이용할 수 있도록 하며 특별교통수단은 휠체어 사용 장애인이 우선 이용할 수 있도록 했다. 이를 통해 배차 및 대기시간 등의 문제를 해소하고 있으나, 이 또한 지역에 따라 바우처 택시 또는 임차 택시를 운영하지 않는 곳이 많아 여전히 한계는 존재한다.
- 일본에서의 장애인과 비장애인이 함께 이용할 수 있는 일반택시인 UD(Universal Design)택시, 런던의 수요응답형교통서비스(DRT)인 다이얼어라이드(Dial a Ride), 런던의 블랙캡 등 다양한 교통수단을 도입하여 장애인의 이동권 증진을 위해 노력하고 있다. 국내에서도 UD택시, 다이얼어라이드와 같은 다양한 교통수단을 도입하여 장애인의 선택권을 확대하고, 특별교통수단의 이용자를 분산함으로써 원하는 시간에 이용할 수 있도록 제도를 보완해 나갈 필요가 있다.

□ 광역 및 지자체 간 완전한 이동을 실현하고 장애인의 이동권 증진을 위해서 특별교통수단의 확충도 중요하지만, 비장애인과 동등하게 대중교통을 이용할 수 있는 환경조성이 필요하다.

- 장애인의 이동권을 보장하기 위해서는 특별교통수단에 의존하는 한계가 따른다. 따라서

대중교통과 연계한 정책수립이 중요하다. ‘제4차 교통약자 이동편의 증진계획’에서도 장애인의 이동권 증진을 위해 대중교통을 이용할 수 있도록 전국 시내버스 저상버스 도입 확대, 저상버스 및 휠체어 탑승이 가능한 고속시외버스를 도입하겠다고 밝혔다. 따라서 특별교통수단과 대중교통 간의 역할 분담과 협력을 위한 시스템이 구축되어야 한다.

- 또한 이동수단 인프라만 강화된다고 장애인의 이동권이 보장되지 않는다. 따라서 주거지에서 교통수단을 이용할 수 있는 편의시설의 개선도 필요하다. 보행로 및 여객시설 등에 설치하는 휠체어 승강설비, 승강기, 경사로, 점자블록 등 이동편의시설도 확충이 되어야 하며, 버스 운행에 적합하지 않은 도로와 정류장을 개선해 이동편의시설 기준적합 설치율을 높이는 제반시설 개선이 우선되어야 한다. 그리고 저상버스 투입은 기존 노선 중심이 아닌 장애인의 이동경로를 파악하여 운행노선을 구축해 나가야 한다.

□ 장애인의 광역 또는 지자체 간 이동서비스를 개선하기 위해 장애인의 이동 수요를 파악하여 제도개선에 적용해야 한다.

- 장애인의 특별교통수단 및 대체수단 이용에 대한 실태를 파악하는 것은 ‘교통약자이동편의 실태조사’가 대표적이다.
- 이 실태조사에서는 장애인의 광역 또는 지자체 간 이동에 대한 조사가 제대로 이뤄지지 않으면서 장애인의 광역 또는 지역 간 이동에 대한 정확한 수요가 파악되지 않고 있다.
- 따라서 장애인이 거주지에서 어디로 얼마나 이동하고자 하는지 수요 파악이 우선되어야 하고, 그 결과를 기초로 특별교통수단의 광역 또는 지자체 간 운행 가능지역 설정, 환승지점 설정 등이 가능하며, 한정된 자원으로 효율적인 운영이 가능할 것이다.

□ 특별교통수단 제도개선을 위해서는 특별교통수단을 이용하는 장애인 및 단체, 운영기관의 종사자, 비장애인 교통약자 등의 의견을 공유하고 협업하는 체계 구축이 필요하다.

- 휠체어를 이용하는 중증 보행장애인의 이동지원을 위해 현재 운영 중인 특별교통 수단의 24시간 운행, 광역 이동 의무화 및 운영비의 일부 국비 지원을 위한 법령 개정을 통해 시행 2023년 7월 시행되었다. 그러나 특별교통수단이 지자체 조례에 의해 운영되는 부분이 큰 만큼, 아무리 「교통약자의 이동편의 증진법」이 개정되어도 각 지자체에서 조례개정과 예산확보를 위한 충분한 준비 기한이 부족하면서 혼란이 발생하고 있다.
- 또한 법 개정에 대중교통이나 특별교통수단 이용이 상대적으로 제한적이었던 비도시지역(인구 10만명 이하 시·군)은 특별교통수단의 법정 대수 기준이 기존 150명당 1대에서

100명당 1대로 상향되었다. 하지만 인구중심의 기준으로 지역의 다양한 조건(면적, 대체 수단 보급 등)이 고려되지 않아 여전히 특별교통수단의 부족 등의 한계가 발생할 수 있다.

- 특별교통수단이 한 단계 더 성장하기 위해서는 정부 및 지자체뿐 아니라, 운영기관, 장애인 및 단체 등 다양한 지역사회 구성원이 참여하여 소통하고 공유하고 협업할 수 있는 체계를 구축해 제도를 개선해나갈 필요가 있다.

□ 보행로의 사용기관 간 협력체계를 구축하여 유지·관리 강화를 위해 노력해야 하며 비장애인의 인식 전환도 필요하다.

- 보행로에 보도점자블록 설치되어 있지만 근접하여 설치물(전신주, 맨홀 등)이 있어 위험할 수 있다. 특히 각 기관의 필요에 의해 설치물을 공사할 때 보도점자블록을 고려하지 않거나 공사 재시공 과정에서 제대로 설치되지 않는 경우들이 발생한다. 따라서 보행로를 사용하는 각 기관 간 협력체계를 구축하여 보도점자블록이 파손되거나 시각장애인이 보도점자블록을 이용할 때 방해되지 않도록 하는 노력이 필요하다.
- 보도점자블록 위에 적치물이 있거나 불법 주정차로 시각장애인의 보도점자블록 이용을 방해하는 경우가 발생한다. 따라서 비장애인의 보도점자블록의 중요성을 인식하고, 이런 행위가 발생하지 않도록 하는 노력이 필요하다.

□ 보도점자블록의 효용성을 높이기 위한 다양한 보조기기 및 설치기준 확대가 필요하다.

- 시각장애인이 보도점자블록을 쉽게 이용할 수 있도록 음성유도기를 버스정류장이나 신호등이 있는 거리에 확대 설치하는 등의 개선이 필요하다.
- 보도점자블록이 끊김 없이 이용할 수 있도록 설치가 확대되어야 하며, 건물 내부의 안내 데스크, 엘리베이터 또는 공중화장실 등 주요 장소를 유도하는 점자블록이 설치가 필요하다. 이때 세부적인 규정을 마련하여 시각장애인의 이용에 불편함이 없도록 해야 한다.

□ 결과적으로 장애인 이동권은 삶과 직접적으로 연관되어 반드시 보장되어야 하기 때문에 이동권과 관련된 제도인 특별교통수단 등이 필요시 어디서나 언제든지 이용할 수 있도록 확대되어야 하며, 시각장애인의 이동권을 증진하기 위해서는 특별교통수단 뿐만 아니라 보도점자블록의 설치 확대 및 관리체계를 강화해 보행환경을 개선해야 한다. 이를 위해서는 누구 하나의 노력으로 실현되기는 어렵다. 장애인과 비장애인, 정부와 지자체, 관련 전문가와 단체 등 모두가 참여해 서로의 의견을 공유하고 협의하며 추진할 때 장애인 이동권 보장에 한 걸음 더 나아갈 것이다.

V. 참고문헌



참고문헌

- 김고은(2014), 노인 안전사고 실태와 정책적 시사점, 노인인력개발원(노인인력개발포럼)
- 국토교통부(2022), 2021년 교통약자 이동편의 실태조사 연구
- 국토교통부(2021), 2020년 교통약자 이동편의 실태조사 연구
- 한국장애인개발원(2021), 장애인 편의시설 상세표준도
- 국토교통부(2020), 2019년 교통약자 이동편의 실태조사 연구
- 국토교통부(2019), 2018년 교통약자 이동편의 실태조사 연구
- 국토교통부(2018), 2017년 교통약자 이동편의 실태조사 연구
- 보건복지부(2023), 2022년도 등록장애인 현황 통계 발표자료

VI. 부록



1. 특별교통수단 및 대체수단 지역별 도입 세부현황²³⁾ (7개 도)

(단위: 대, %)

구분	특별교통수단				대체수단					
	법정대수상정 장애인 수 (보행상중장애인)	법정기준 대수	운행대수	보급률	소계	임차택시	바우처택시	시간장애인 생활이동지원 차량	기타	
강원도	강원소계	27,727	195	149	76.4	1,784	22	1,736	15	11
	춘천시	4,387	30	20	66.7	1,741	-	1,736	-	5
	원주시	5,350	36	30	83.3	11	6	-	-	5
	강릉시	3,792	26	16	61.5	12	12	-	-	-
	동해시	1,826	13	9	69.2	3	-	-	2	-
	태백시	1,188	8	4	50.0	1	-	-	1	-
	속초시	1,306	9	8	88.9	4	4	-	-	-
	삼척시	1,438	10	5	50.0	-	-	-	-	-
	홍천군	1,366	10	10	100.0	2	-	-	2	-
	횡성군	869	6	5	83.3	4	-	-	4	-
	영월군	921	7	7	100.0	2	-	-	2	-
	평창군	822	6	5	83.3	3	-	-	3	-
	정선군	907	7	5	71.4	-	-	-	-	-
	철원군	942	7	6	85.7	-	-	-	-	-
	화천군	406	4	4	100.0	-	-	-	-	-
	양구군	394	3	5	166.7	-	-	-	-	-
인제군	555	4	3	75.0	-	-	-	-	-	

23) 2021년 교통약자 이동편의 실태조사 연구(국토교통부, 2022)를 참고

구분	특별교통수단					대체수단				
	법정대수산정 장애인 수 (보행상중장애인)	법정기준 대수	운행대수	보급률	소계	임차택시	바우처택시	시간장애인 생활이동지원 차량	기타	
충청북도	고성군	582	4	3	75.0	1	-	-	-	
	양양군	622	5	4	80.0	-	-	-	-	
	충북소계	26,173	180	116	64.4	96	23	55	9	
	청주시	11,032	74	51	68.9	68	18	50	-	
	충주시	3,648	25	21	84.0	11	5	-	3	
	제천군	2,882	20	11	55.0	2	-	-	2	
	보은군	727	5	1	20.0	-	-	-	-	
	옥천군	1,252	9	6	66.7	5	-	5	-	
	영동군	1,004	7	2	28.6	2	-	-	2	
	증평군	636	5	2	40.0	-	-	-	-	
	진천군	1,064	8	6	75.0	3	-	-	2	
	괴산군	869	6	4	66.7	-	-	-	-	
	음성군	2,385	16	6	37.5	2	-	-	2	
	단양군	674	5	6	120.0	3	-	-	3	
	충남소계	34,453	236	163	69.1	33	-	20	13	
충청남도	천안시	7,448	50	41	82.0	20	-	20	-	
	공주시	2,539	17	11	64.7	-	-	-	-	
	보령시	2,500	17	10	58.8	3	-	-	3	
	아산시	4,062	28	26	92.9	-	-	-	-	
	서산시	2,581	18	9	50.0	3	-	-	3	
	논산시	2,889	20	15	75.0	-	-	-	-	
	계룡시	397	3	-	0.0	-	-	-	-	
	당진시	2,476	17	14	82.4	-	-	-	-	
	금산군	1,103	8	4	50.0	-	-	-	-	

구분	특별교통수단				대체수단				
	법정대수신청 장애인 수 (보행상중장애인)	법정기준 대수	운행대수	보급률	소계	임차택시	바우처택시	시각장애인 생활이동지원 차량	기타
나주시	2,326	16	15	93.8	6	-	6	-	-
광양시	1,871	13	10	76.9	10	-	10	-	-
담양군	1,010	7	4	57.1	2	-	-	2	-
곡성군	796	6	4	66.7	-	-	-	-	-
구례군	643	5	3	60.0	-	-	-	-	-
고흥군	1,906	13	7	53.8	2	-	-	2	-
보성군	1,045	7	5	71.4	-	-	-	-	-
화순군	1,229	9	7	77.8	-	-	-	-	-
장흥군	1,023	7	8	114.3	2	-	-	2	-
강진군	748	5	4	80.0	4	-	-	4	-
해남군	1,732	12	7	58.3	19	3	16	-	-
영암군	1,171	8	6	75.0	-	-	-	-	-
무안군	1,777	12	10	83.3	-	-	-	-	-
함평군	948	7	4	57.1	-	-	-	-	-
영광군	1,339	9	5	55.6	-	-	-	-	-
장성군	994	7	4	57.1	-	-	-	-	-
완도군	1,113	8	4	50.0	-	-	-	-	-
진도군	789	6	3	50.0	2	-	-	2	-
신안군	937	7	4	57.1	-	-	-	-	-
경북소계	45,871	317	214	67.5	112	-	93	13	6
포항시	7,534	51	33	64.7	-	-	-	-	-
경주시	4,141	28	19	67.9	-	-	-	-	-
김천시	2,740	19	10	52.6	-	-	-	-	-
안동시	3,998	27	19	70.4	5	-	-	-	5

구분	특별교통수단				대체수단				
	법정대수신청 장애인 수 (보행상중장애인)	법정기준 대수	운행대수	보급률	소계	임차택시	바우처택시	시각장애인 생활이동지원 차량	기타
구미시	4,253	29	19	65.5	5	-	-	5	-
영주시	2,224	15	8	53.3	-	-	-	-	-
영천시	1,996	14	7	50.0	-	-	-	-	-
상주시	2,244	15	10	66.7	-	-	-	-	-
문경시	1,682	12	8	66.7	-	-	-	-	-
경산시	3,833	26	21	80.8	-	-	-	-	-
군위군	527	4	4	100.0	-	-	-	-	-
의성군	1,366	10	4	40.0	1	-	-	1	-
청송군	549	4	2	50.0	-	-	-	-	-
영양군	450	3	4	133.3	-	-	-	-	-
영덕군	948	7	4	57.1	2	-	-	2	-
청도군	897	6	4	66.7	-	-	-	-	-
고령군	750	5	4	80.0	1	-	-	1	-
성주군	904	7	6	85.7	-	-	-	-	-
칠곡군	1,557	11	8	72.7	3	-	-	2	1
예천군	1,379	10	6	60.0	-	-	-	-	-
봉화군	745	5	4	80.0	-	-	-	-	-
울진군	1,059	8	9	112.5	94	-	93	1	-
울릉군	95	1	1	100.0	1	-	-	1	-
경남소계	50,211	344	369	107.3	41	-	30	5	6
창원시	13,319	89	107	120.2	-	-	-	-	-
진주시	5,073	34	34	100.0	-	-	-	-	-
통영시	2,054	14	20	142.9	-	-	-	-	-
사천시	2,008	14	10	71.4	4	-	-	1	3
김해시	6,863	46	50	108.7	30	-	30	-	-

경상남도

구분	특별교통수단				대체수단				
	법정대수산정 장애인 수 (보행상중증장애인)	법정기준 대수	운행대수	보급률	소계	임차택시	바우처택시	시각장애인 생활이동지원 차량	기타
밀양시	2,206	15	20	133.3	1	-	-	1	-
거제시	3,159	22	29	131.8	2	-	-	1	1
양산시	4,448	30	30	100.0	-	-	-	-	-
의령군	764	6	4	66.7	2	-	-	-	2
함안군	1,308	9	8	88.9	-	-	-	-	-
창녕군	1,266	9	6	66.7	-	-	-	-	-
고성군	1,201	9	7	77.8	-	-	-	-	-
남해군	1,054	8	7	87.5	-	-	-	-	-
하동군	1,217	9	7	77.8	-	-	-	-	-
산청군	978	7	7	100.0	-	-	-	-	-
함양군	889	6	6	100.0	-	-	-	-	-
거창군	1,209	9	9	100.0	-	-	-	-	-
합천군	1,195	8	8	100.0	2	-	-	2	-

[자료] 2021년 교통약자 이동편의 실태조사(국토교통부, 2022)

2. 이동지원센터별 이용대상 및 이용범위²⁴⁾

17개 광역시도	이용대상	운행시간	즉시클여부		운행범위	왕복운행 가능여부	관외승차 가능여부	일최대 이용횟수
			평일	주말, 공휴일				
1 서울특별시	① 보행상 장애가 있는 장애 정도가 심한(기준 1~3급) 장애인 ② 장애가 있는 외국인·휠체어 이용 장애인에 한 해 이용이 가능하며, 탑승 시 외국인 증빙자료(여권 등) 현장 확인 후 탑승 가능 ③ 이동이 어려운 국가유공자 1~2급(성이군경, 공상군경, 공상 공무원, 전상군경)는 휠체어 이용 시 가능합니다. ④ 기존 등록고객(1~2급 휠체어 이용 장애인) ⑤ (병원 진료 및 치료 목적) 일시적 장애가 있는 자 중 3 차 의료기관 의 진문에 진단서 제출자 ※ 진단서에 '휠체어 사용이 없는 이동이 어려운 자' 및 "치료 기간" 내용 포함 필수	24시간	가능 (7시 첫차)	가능 (7시 첫차)	*서울시 전역 예외적 운행지역:서울시 인접 12개市 및 인천국제공항 ※12개市:북천, 김포, 양주, 고양, 의정부, 남양주, 구리, 하남, 과천, 안 양, 광명, 성남 서울시 인접 12개 시의 수도권 지역은 진료 및 치료 목적으로 이동하는 경우만 가능, 인천국제공항 가능	*서울시 인접 13개 지역:30분 대기 기타 관외지역:30분 대기(진료목적에 한함)	*불가	일시적 장애인, 정기 접수:2회
2 부산광역시	1.두리발 가. 중증 장애인(기준 1~3급)-시각, 신장, 뇌 병변, 뇌진증(보호자 동반 시), 지체(하지) 나. 휠체어 탑승 공간상 지지체 장애인(추가 서류 제출 필요) 다. 일시적 장애인으로 진단서가 첨부된 휠체어 이용자 - 정형외과, 신경(외)과, 재활의학과 중 해당과 진단서(필수 내용:독립 보행 불가, 3개월 이상 휠체어 탑승) 발급 라. 만 65세 이상 노약자로 휠체어 사용하면서 장기 요양 인증서(요양 등급 1~3급) 제출자 마. 휠체어 탑승 복합 중증 장애 2. 교통약자(장애인 콜택시) 가. 부산광역시에 주민등록을 한 중증 장애인(기준 1~3급) - 시각, 신장, 지체, 뇌 병변, 지적, 자폐, 심장 3. 교통약자(임신부) 콜택시 - 부산시에 주민등록을 한 모든 임신부(출산 이후 1년)	24시간	가능	가능	부산광역시,양산,김해,미산,진해	양산,김해 제외 창원 1시간 대기 가능	*불가	
3 대구광역시	*나드리콜 1. 내국인	24시간	가능	가능	대구광역시 대구 시내버스가 운행하는 연	가능	*불가	

24) 이동지원센터 홈페이지를 우선 참고하였고, 홈페이지에 내용 확인이 어려우면 교통약자 이동편의 실태조사(국토교통부, 2022) 자료를 활용하여 작성하였다.

17개 광역시도	이용대상	운행시간	즉시클어부		운행범위	왕복운행 가능여부	관외승차 가능여부	1일최대 이용횟수
			평일	주말, 공휴일				
	- 「장애인복지법 시행규칙」제28조 제항에 따른 보호 상의 장애인으로서 같은 규칙 별표 1에 따른 장애의 정도가 심한 장애인으로서 버스·도시철도 등의 이용이 어려운 자 - 「국가유공자 예우 및 지원에 관한 법률 시행령」제14조 제3항에 따른 상이 등급에 해당하는 자 중에서 3급 이상의 상이 등급에 해당하는 자로서 버스·도시철도 등의 이용이 어려운 자 - 1번부터 2번까지를 제외한 장애인 및 국가유공자 중에서 「장애인복지법 시행규칙」제3조에서 규정한 의료기관에서 대중교통수단을 이용하기 어렵다는 진단서를 제출한 자 - 65세 이상으로서 버스, 도시철도 등의 대중교통 이용이 어렵다는 진단서를 제출한 자 2. 타시, 도시민 1. 장애인 중 휠체어 이용객에 한하여 최초 1회는 등록 없이 이용 가능 2. 지속적으로나 대리콜을 이용해야 할 경우 아래의 절차에 따라 회원에 가입해야 함 3. 외국인, 재외국민 - 휠체어를 이용하는 교통약자 *해피맘콜 대구시에 주민등록이 되어있는 임산부				점 시·군 (출발지는 대구광역시의 경우만)			
4 인천 광역시	1. 2019년 7월 이전 장애인등급자(1,2급) 장애 3급 중 뇌병변, 하지 기능 장애 2. 2019년 7월 이후 행사 장애가 있는 심한 장애인 3. 이동지원 서비스 종합조사 결과 적격 판정을 받은 장애인 4. 65세 이상 휠체어 이용자 5. 일시적 휠체어 이용자 6. ①~⑤에 해당하는 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자	24시간	가능	가능	인천광역시 전 지역 시 인접 지역 (서울시 강서구, 경기도 김포시·부천시·시흥시) -대상에 따라 가능 지역 상이	의료기관 이용자로서 서울종합병원 이용자의 경우로 30분 이내에 인천시내로 돌아올 경우 가능	휠체어 사용자로서 의료기관 이용자는 시 인접지역에서 가능	
5 광주 광역시	1. (2019.6.30. 이전 장애인등록) 1,2급 장애인, 3급 지적·자폐성 장애인 및 휠체어 사용 장애인 2. (2019.7.1. 이후 장애인등록) 장애의 정도가 심한 장애인으로 판정받은 사람 중 보호상 장애 표준 기준표상○해당하는 장애인, △해당하는 장애인 중추가 상사 결과 보호상 장애가 확인되는 경우 또는 휠체어 이용하는 경우, 지적·자폐성 장애인	24시간	6시~23시 가능	6시~23시 가능	광주광역시 전지역 및 인접시·군 (화순, 함평, 나주, 담양, 장성)	*30분 대기 후 왕복으로 대기이용가능	인접 시·군가능	

17개 광역시도	이용대상	운영시간	주시콜여부		운행범위	왕복운행 가능여부	관외승차 가능여부	1일최대 이용횟수
			평일	주말, 공휴일				
6	대전광역시 3. 휠체어를 이용하는 65세 이상 노인(장기 요양 등급 1~4급) 1. 장애인 1) 보행상 장애인으로서는 장애의 정도가 심한 사람 2) 보행상 장애인이 아닌 사람(20.10.30.부터 확대 시행) - 대상: 장애의 정도가 심한 사람 중 보행상 장애인은 아니지만'중복 장애인'으로서 이동지원 서비스가 필요한 사람 2. 65세 이상 노약자 3. 일시적 휠체어 이용자 4. 대전광역시에 주민등록을 둔 임산부(임신 중이거나 출산 후 6개월 미만)	24시간	가능	가능	대전지역,대전인접지역 (계룡, 공주, 금산, 논산, 세종, 목천, 청주)	*왕복 신장에 한함 (30분 이내 탑승 가능)	*불가	비활체어 :6회
7	울산광역시 1. 심한(중증) 장애인이면서 보행상 장애가 해당되는 자 2. 2019년 7월 1일 이전등록자의 경우 1,2급 중증 장애인인 자 3. 65세 이상 휠체어 이용자로서 대중교통이 어려운 자 4. 장애인을 동반하는 가족 및 보호자	24시간	가능 (비활체어)	가능 (비활체어)	울산 관내 지역 및 관외 지역 양산 전지역, 경주 전 지역,부산,포동역, 가장원지역의료원 (울산, 양산시민)	병원 등에서의 귀가 차량 지원을 위해 사전 예약 시 센터에서 돌아올 차편까지 상담하여 복귀 차량까지 예약토록 운영	*불가	
8	세종특별자치시 1. 「 장애인 복지법 시행규칙 」 제2조 1항에 따른 장애의 정도가 심한 장애인으로 대중교통 이용이 어려운 자 2. 65세 이상으로 노인 요양 등급 1~3등급 판정을 받은 자 3. 국가유공자 상이등급 1급에서 3급에 해당하는 자 4. 일시적으로 휠체어를 이용하는 자로서「의료법」제3조에 따른 의료 기관이 발행한 대중교통 이용이 어렵다는 진단서를 제출한 자	24시간	가능	가능	세종시 전지역 (KTX 오송역포함), 청주시, 대전시, 천안시, 공주시	*병원목적 시 2시간 대기	*불가	
9	경기도	(등록 시 거주지 제한 없음) 1. 장애인복지법 시행령,제2조에 따른 장애의 정도가 심한 장애인 2. 장애의 정도가 심하지 않은 장애인 중의료법,제3조 제2항, 제3호 마목에 해당하는 종합병원에서 장애로 인해 대중교통 이용이	가능	가능	수원시와 인근지역 (용인, 화성, 오산, 안산, 의왕, 안양, 군포) 수도권(경기도, 서울 특별시, 인천광역시)	수도권(경기도, 서울, 인천)병원 진료 시 가능	*인접지역의 경우 당일 탑승지 승차기록 있을 경우	왕복 2회 (총4회)이고, 병원진료 목적인 경우 왕복 1회를
	수원시							

17개 광역시도	이용대상	운영시간	즉시콜여부		운영범위	왕복운행 가능여부	관외승차 가능여부	1일최대 이용횟수
			평일	주말, 공휴일				
	<p>어렵다는 것을 증명하는 진단서를 제출한 사람</p> <p>3. *국가유공자 등 예우 및 지원에 관한 법률 시행령 제14조 제3항에 따른 상이등급 3급 이상에 해당하는 국가유공자</p> <p>4. 조례 제15조 제4호 및 조례 시행규칙 제10조 제2항에 따라 의료기관에서 대중교통(버스나 지하철)이 용이 어렵다는 진단서를 제출한</p> <p>5. 임산부</p> <p>6. 만 65세 이상으로 '노인장기요양보험 시행령 제7조 제1항에 따른 등급 판정 기준 요양 1등급~3등급에 해당하는 사람</p> <p>7. 사고, 질병 등으로 인한 일시적 장애로 인하여 현재 관내 병원에 한 달 이상 입원 중인 휠체어 이용자</p> <p>8. 2015년 2월 28일 이전에 한 이름 콜센터에 등록된 국가유공자 및 기초생활수급자</p> <p>9. 외국인 및 대외국 민중 휠체어 이용 교통약자 (관외 거주자일 경우)</p> <p>1. 같은 법 시행규칙 제6조 제1호에 따른 1급 또는 2급 장애인과 국가유공자 상이등급 1급에서 2급에 해당하는 사람</p> <p>2. 1월 이상 수원시 소재 병원에 장기입원한 휠체어 이용 교통약자</p> <p>3. 우리시 주관(후원) 행사에 참여하는 휠체어 이용 교통약자</p> <p>4. 외국인 및 대외국민중 휠체어 이용 교통약자</p>							
성남시	<p>(등급제 폐지 후 장애등급)</p> <p>1. 장애의 정도가 심한 장애인이며 보행상 장애 판정자</p> <p>2. 국가유공자 1~3급</p> <p>3. 휠체어 이용자(3개월 단기 등투) (등급제 폐지 전 장애등급)</p> <p>1. 등록장애 1~2급</p> <p>2. 지적장애 1~3급</p> <p>3. 국가유공자 1~3급</p> <p>4. 휠체어 이용자(3개월 단기 등투)</p>	24시간	가능	가능	수도권 (경기, 서울, 인천)	불가	*불가	
이정부시	<p>1. 장애의 정도가 심한 장애인 중 보행상 장애가 증명된 자</p> <p>2. 장애의 정도가 심한 장애인으로 보행상 장애가 없는 자 중 대중교통 이용 제약 여부와 제약 기간이 표기된 유효기간 3개월 이내 전문의 진단서를 제출한 자</p>	24시간	가능	가능	의정부시, 인접지역:서울시 (도봉구,노원구), 남양주시,양주시, 동두천시,포천시,	*이용자 요청 시 병원 진료에 한하여 120분 대기	불가	

17개 광역시도	이용대상	운영시간	즉시콜여부		운영범위	왕복운행 가능여부	관의승차 가능여부	일최대 이용횟수
			평일	주말, 공휴일				
	3. 상이군경 12급	(예약콜) 평일 06:00~09:00, 17:30~22:00 토,공휴일 06:00~09:00, 17:30~20:00 일요일 07:00~20:00 (즉시콜) 평일,토,공휴일 09:00~18:00	평일, 토요일, 공휴일: 9시~18시	일요일 불가	구리시,고양시 관악운행:서둘시, 경기도,인천시 안양시 관내 : 안양시, 군포시, 의왕시, 과천시 관외수도권지역 (경기,서울,인천), 관외는진료, 재활치료만가능함 최대2시간대기 편도운행예외(포항공항인 친공항,고속버스터미널 (편도)및TX영역역	관외는 진료, 재활치료만 가능함. 최대 2시간 대기	*불가	
안양시	1.심한 장애인으로서 보행상 장애 정도가 ○,△인 사람 2.장기요양 1~5급 3.보행상 장애로 인해 휠체어를 이용하는 만 65세이상 노약자 4.임시적 장애 5.임신부 6.보호자							
부천시	1. 장애인복지법 제32조 규정에 의하여 등록된 장애의 정도가 심한 장애인 [장애인복지법 시행규칙 제2조 제1, 2항에 따라 보건복지부 장관이 정하는 보행상 장애 및 보건복지부 고시] '보행상 장애' 표준 기준표의 보행상 장애가 있는 사람 2. 만 65세 이상의 사람으로서 휠체어 이용이 불가피하다는 병, 의원 진단서 및 주민등록등본을 제출한 사람(부천시 거주자) 3. 사고, 질병 등으로 휠체어 이용이 불가피하다는 병, 의원 진단서 및 주민등록등본을 제출한 사람(부천시 거주자) 4. 부천시 보건소에 임신부로 등록하였거나, 산모 수첩을 발급받아 제출한 사람(부천시 거주자, 임신~출산 후 1년까지) 5. 제1호부터 제4호까지 해당하는 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자(단, 지적, 자폐, 정신장애 및 진단서 등록고객은 보호자 필수 동반)	24시간	가능	가능	부천 및 수도권 (서울, 경기, 인천) 전 지역 운행	왕복운행 대상 지정병원 : 8개소 (1시간 대기)	부천시에 거주하는 사람은 인천중앙병원에서 승차 가능	
광명시	1. 장애인복지법 시행규칙 제28조 제1항에 따른 보행상의 장애인으로서 같은 규칙 별표 1에 따른 장애의 정도가 심한 장애인	24시간	8시~20시	8시~20시	광명시, 구로구, 금천구, 양천구, 영등포구	*불가	*불가	

17개 광역시도	이동대상	운영시간	즉시콜여부		운영범위	왕복운행 가능여부	관외승차 가능여부	1일최대 이용횟수
			평일	주말, 공휴일				
	2. 1~3급 장기요양 인증서를 제출한 사람 3. 사고나 질병에 의한 일시적 장애, 임산부 등 버스나 지하철 등 대중교통이 어렵다는 전문 의료기관의 진단서를 제출한 사람 4. 교통약자를 동반하는 2인 이내의 가족 및 보호자							
평택시	1. 보행상의 장애인으로서 장애의 정도가 심한 장애인 2. 국가유공자 상이 1~2급 3. 휠체어 이용자로서 대중교통 이용이 불가능하다는 종합병원에서 발급한 진단서를 제출한 사람 4. 보호자	24시간	06:00 ~ 22:00	09:00 ~ 18:00	평택시 관할구역 관외:수도권(서울,경기,인천)/안정지역:천안,아산	관외 왕복이용 : 2시간이내 대기가능	*불가	4회(편도), 휠체어 이용 장애인의 경우 2회(편도) 추가
동두천시	1. 「장애인복지법」 시행규칙 제28조제1항에 따른 보행상 장애인으로서 같은 규칙 별표 11에 따른 장애의 정도가 심한 장애인 중 대중교통수단의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 자로서 대중교통수단의 이용이 어려운 사람 3. 임산부로서 대중교통수단의 이용이 어려운 사람 4. 일시적으로 휠체어를 이용하는 자로서 대중교통수단의 이용이 어려운 사람 5. 그 밖에 교통약자로서 특별교통수단의 이용이 필요하다고 시장이 인정하는 사람 6. 제1호부터 5호까지의 규정에 해당하는 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자	24시간	07:00~ 22:00	07:00~ 22:00	동두천시 및 수도권 전 지역,서울지역 종합병원,김포공항 및 인천공항	서울지역 병원 이용 시 2시간 대기	*불가	
안산시	1. 「장애인복지법」 시행규칙 제2조 제1항에 따른 장애의 정도가 심한 장애인(휠체어를 이용하는 보행상 장애인)으로서 버스,지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 「국가유공자 등 예우 및 지원에 관한 법률」 제6조의 4 제1항에 따른 1급 또는 2급 국가 유공 상이자로써 버스, 지하철 등의 대중교통 이용이 불가능한 사람 3. 만 5세 이하 영유아(재활치료 목적으로 1개월 이상의 장기적 치료가 필요한 사람 및 대중교통 이용이 불가능한 사람) 4. 65세 이상 노인자(노인장기요양보험법 시행령 제7조 제1항에 따른 장기 요양 인증서 1등급~3등급 또는 대중교통 이용이 불가능한 사람) 4. 임산부	24시간	가능	가능	안산시 관내 및 서울, 경기, 인천 지역	*병원 목적시 2시간 대기	*불가	

17개 광역시도	이용대상	운영시간	즉시콜여부		운영범위	양복운행 가능여부	관외승차 가능여부	1일최대 이용횟수
			평일	주말, 공휴일				
고양시	1. 장애인복지법 시행규칙 제2조제1항에 따른 심한 장애인으로서 보행상 장애자 보유자 2. 만 65세 이상으로 보행상 장애자가 인정되는 심한 장애인 및 노약자(요양보호등급 1~2급 등록자)	24시간	가능	가능	고양시내 및 수도권 전역 (서울·인천·경기) 서울·마포구, 은평구, 강서구, 서대문구, 영등포구, 서울역, 용산역 인천·계양구, 인천국제공항 경기·김포, 파주, 양주, 의정부·부천	*불가	*불가	
과천시	1. 「장애인복지법 시행규칙」 제28조 제1항에 따른 보행 상의 장애 인으로서 같은 규칙 별표 1에 따른 장애의 정도가 심한 장애인으 로서 버스, 지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 버스, 지하철 등이 용이 어려운 사람 3. 모자보건법상의 임신부로서 산모수첩을 소지한 사람 4. 사고·질병 등으로 일시적으로 휠체어를 이용하는 사람으로 대중교통의 이용이 어려운 사람 5. 그 밖에 특별교통수단이 필요하다고 인정하는 사람 6. 해당하는 교통약자를 동반하는 2인 이내의 가족 및 보호자	평일 08:00 ~ 19:00 토요일 09:00~ 18:00	가능	가능	과천시 전역, 인접생활권, 서울시, 경기도 3차별원 운행 (병원), 기차, 지하철, 공항 등 (대중교통환승)	*불가	*인접지역 가능 (관내거주자)	
구리시	1. 「장애인복지법 시행규칙」 제2조 제1항에 따른 보행상 장애의 정도가 심한 장애인으로서 버스·지하철 등의 대중교통 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상 노인·임산부 및 장애의 정도가 심한 장애인(「보행상 장애 표준 기준표상의 보행상 장애가 없는 사람」)으로서 버스·지하철 등 대중교통 이용이 어려운 사람 3. 사고·질병 등 일시적 장애로 인한 휠체어 이용자; 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자 중 특별교통수단이 필요하다고 인정 하는 사람 4. 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자	24시간	가능 (2시간 전)	가능 (2시간 전)	서울특별시, 인천광역시, 경기도	*병원 이용 시 1시간대기 (진료 외 30분대기)	*불가	2회, 휠체어 이용 장애인의 경우 4회(편도) 추가
남양주시	1. 보행 상의 장애인으로서 같은 규칙 별표 1에 따른 장애의 정도 가 심한 장애인(「장애인복지법 시행규칙」 개정(2019.07.01) 전 제2조에 따른 장애인 1~3급)	24시간	가능	가능	수도권 전역 (경기도, 서울특별시, 인천광역시)	불가	*불가	

17개 광역시도	이용대상	운영시간	즉시콜여부		운영범위	왕복운행 가능여부	관외승차 가능여부	1일최대 이용횟수
			평일	주말, 공휴일				
	2. 장애의 정도가 심하지 않은 장애인 중 휠체어 이용자(장애인복지법 시행규칙] 개정(2019.07.01) 전 제2조에 따른 장애인 4~6급 중 휠체어 이용자) 3. 65세 이상으로 버스, 지하철 등 대중교통 이용이 어려운 대상자 4. 통학 목적(초·중·고등학교)으로 관내 및 인접 관외지역 통행이 어려운 휠체어 이용자 5. 국가유공자 상이등급 1~3급 중 휠체어 이용자							
오 산 시	1. 장애인복지법 시행규칙 제2조제1항에 따른 장애인 기준에 해당하는 사람 중 심한 장애에 해당하는 사람으로 보건복지가족부 고시(보행상 장애 표준 기준표)에 따라 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 상이등급 1~3급에 해당하는 사람으로 대중교통 이용이 어려운 사람 3. 상기 대상자를 제외한 장애인, 국가유공자, 65세 이상, 임산부 중 대중교통 이용이 어렵다는 진단서를 제출한 사람 4. 일시적으로 휠체어를 이용하거나 재활치료를 받는 자 중 대중교통 이용이 어렵다는 진단서를 제출한 사람 5. 장기 요양 보험 수급자(1~3등급) 중 대중교통 이용이 어려운 사람	평일 : 24시간 토·일·공휴일: 08:00~ 20:00	가능	08:00 - 20:00	오산시,서울, 경기, 인천공항,오산시 경계로부터 50km이내의 시·군	*병원 목적시 2시간 대기	*불가	*불가
시 홍 시	1. 장애의 정도가 심한 장애인 2. 만 65세 이상 요양 1·2등급 판정을 받은 사람 3. 임산부 및 영유아 동반 임산부	24시간	가능	6:00~ 24:00	수도권(경기도,인천,서울)		*불가	*불가
군 포 시	1. 장애인 : 장애정도가 심한 장애인(중증) 중 보행상 장애가 있는 사람 2. 65세 이상으로 대중교통 이용이 어려운 사람 3. 임산부 및 일시적 장애로 버스·지하철이용이 어려운 사람	24시간	가능	가능	서울, 인천, 경기도 전역	치료목적시 2시간 대기가능	*불가	제한없음
의 왕 시	1. 장애정도가 심한 장애인으로서 보행상 장애정도가 ○ △인 사람 2. 장기요양 1~5급 3. 보행상 장애로 인해 휠체어를 이용하는 만 65세이상 노약자 4. 일시적 장애 5. 모자보건법 제2조에 의한 임산부(분만 후 6개월 미만) 6. 보호자	24시간	가능	가능	관내(의왕시, 안양시, 군포시, 과천시), 관외(수도권 전역 (서울, 경기, 인천)김포공항, 인천공항 고속버스터미널 및 KTX광명역	관내가능, 관외 치도, 재활 목적 시 최대2시간 대기,요금 2배)	*불가	2회 (양복포함)

17개 광역시도	이용대상	운영시간	즉시콜여부		운영범위	양복은행 가능여부	관의승차 가능여부	1일최대 이용횟수
			평일	주말, 공휴일				
하남시	1.보행상 장애가 있는 장애정도가 심한(기준 1~3급) 장애인 2.장기요양등급 1급~3급(휠체어필수) 3.장기요양등급 1~2급(보호자, 휠체어필수) 4.경증장애인지기요양등급이하. 일시장애는 "보행상의 장애로 인한 일반 대중교통 이용이 어렵다"는 전문의 소견서 제출(휠체어 필수)보호자는 상담 필수. 5.임산부는 일반 대중교통 이용이 어렵다는 전문의 소견서 제출	24시간	가능	가능	서울, 경기, 인천	관내 가능치로 목적인 경우 서울아산병원, 강동성심병원, 강동경희대병원, 중앙보훈병원 양복가능	*근접거리 종합병원 즉시콜 양복은행	4회 (관외 2회포함)
웅진시	1.장애인지지방법,에 따른 보행이 어려운 중증(심한) 장애인 2. 국가유공자(1~3급), 장기요양자(1~3급) 3. 65세 이상의 노약자 4. 사고 및 질병 등 일시적 장애로 인한 휠체어를 이용자 하는 사람 5. 그 외 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자 중 특별교통수단이 용이 필요하다고 인정하는 사람	24시간	가능	가능	서울특별시, 인천광역시, 경기도 전역	사전예약에 한해 30분상 이상 관외 병원 이용시 2시간 대기 양복은행	*불가	
파주시	1. 장애의 정도가 심한 장애인(중증) 중 보행상 장애가 있는 사람 2. 65세 이상으로 대중교통 이용이 어려운 사람 3. 임산부 및 일시적으로 휠체어를 이용하는 사람으로서 대중교통 이용이 어려운 사람 4. 보호자	24시간	가능	가능	파주관내, 서울,경기,인천	*병원 목적으로 사전 신청자에 한해 1시간 무료대기	*불가	
이천시	1. 장애인 2. 65세 이상 고령자 3. 국가유공자 4. 임산부 5. 교통약자를 동반하는 보호자	07:00 ~ 21:00	가능	가능	서울, 경기, 인천, 충북(음성, 충주) 강원도(원주) 이천 시계 외 지역의 이용은 병원 진료, 장애인 단체 및 시설 이용에 한함	*2시간 대기 (시간당 1,000원)	*불가	
안성시	1. 장애 1~2등급 전체 (국가유공자 상이 1, 2등급) 2. 65세 이상으로 대중교통 이용이 어려운 사람 3. 임산부 및 영유아를 동반한 대중교통 이용이 어려운 사람 4. 일시적으로 휠체어를 이용하는 대중교통 이용이 어려운 사람 5. 그 밖에 특별교통수단이 필요하다고 인정하는 사람	평일 07:00 ~ 21:00	가능 (당일 2시간 이전에 이용신청)	가능	안성시 관할 구역, 수도권(서울시, 경기도, 인천광역시), 충청도(천안,음성,진천)/ 평택(관외 지역)의 경우 병원진료 목적으로 한정)	*2시간 대기 (시간당 1,000원)	*불가	

17개 광역시도	이용대상	운영시간	즉시콜여부		운영범위	양복은행 가능여부	관외승차 가능여부	1일최대 이용회수
			평일	주말, 공휴일				
김포시	1. 장애 정도가 심한 장애인으로 보행상 장애가 있는 사람 2. 만 65세 이상 고령자로 보행이 힘들어 대중교통 이용이 어려운 사람 3. 그 외 질병 및 상해로 인하여 일시적으로 휠체어를 이용하는 사람 4. 임산부(32주부터 출산 예정일(출산일)까지) 출산 예정 병원 진료에 한함)	24시간	가능	가능	김포시 관내 수도권전역 (서울특별시, 인천광역시, 경기도)	불가	*불가	
화성시	1. 장애 정도가 심한 장애인(보행상 장애 표준 기준표 O에 해당하지는 않음) 2. 65세 이상 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 사람, 어린이 3. 상이군경, 국가유공자 4. 일시적으로 이동에 심한 불편을 느끼는 자	24시간	가능	가능	화성시 관내 및 서울, 인천, 경기	치료 목적일 경우 (2시간 대기)	*불가	
광주시	1. 장애인복지법에 의거 장애의 정도가 심한 장애인 및 장애의 정도가 심하지 않은 장애인 2. 65세 이상으로 의로기관에서 대중교통의 이용이 어렵다는 증빙 서류를 제출한 사람 3. 그 밖에 의로기관에서 대중교통이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자 중 특별교통수단이 필요하다고 인정되는 사람	24시간	가능	가능	화성시 전역 서울, 인천, 경기	관외·병원 등 치료 목적 이용 시에 (2시간 대기가능)	*불가	
양주시	1. 심한 장애인 중 보행상 장애인 2. 만 65세 이상으로 버스 등 대중교통 이용이 어려운 사람(휠체어 이용자 또는 병원 진단서 제출자) 3. 임산부(병원 진료에 한함)	평일 24시간 일,공휴일: 07:00~22:00	06:00~22:00	토요일 06:00~22:00 일요일공휴일 07:00~22:00	양주시 관내 및 경기북부, 서울 (서울 소재지 병원, 도봉산역, 수락산역, 구파발역, 공릉, 김포, 인천(여행목적에 한함))	관내·관외 30분 대기가능	*13시 이후 관내 거주자가 의정부·동두천인 경우 가능	4회 (일일예약 2건 /즉시콜 2건)
포천시	1. 장애인복지법 시행규칙 제28조제1항에 따른 보행상의 장애인으로서 같은 규칙 별표 1에 따른 장애의 정도가 심한 장애인으로 서비스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 「도자보건법」제2조 제1호에 따른 임산부로서 대중교통수단의 이용이 어려운 사람 3. 65세 이상의 고령자 또는 사고·질병 등으로 일시적으로 휠체어를 이용하는 사람으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람	24시간	가능	가능	예약콜: 서울, 경기, 철원, 인천, 화천, 즉시콜: 포천, 의정부, 남양주, 양주, 동두천, 연천, 철원, 가평, 그 외 지역은 병원 이용 시만 가능	예약콜 병원 진료 시 2시간 대기 가능	*불가	

17개 광역시도	이용대상	운영시간	즉시콜여부		운영범위	왕복운행 가능여부	관외승차 가능여부	일최대 이용횟수
			평일	주말, 공휴일				
	4. 가족 및 보호자							
여 주 시	1. 장애인복지법 시행규칙 제2조 제1항에 따른 장애 정도가 심한 장애인(장애인복지법 시행규칙 제28조 제1항에 따라 보건복지부 장관이 정하는 보행상 장애가 있는 사람에 한한다) 2. 65세 이상으로 버스 등 대중교통의 이용이 어려운 사람 3. 임산부 및 영유아를 동반한 자로서 대중교통의 이용이 어려운 사람 4. 일시적으로 휠체어를 이용하는 사람으로 대중교통의 이용이 어려운 사람 5. 재호부터 제4호까지에 해당하는 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자 6. 그 밖에 특별교통수단이 필요하다고 인정하는 사람	24시간	가능	가능	여주시 관내, 관외: 수도권 (서울, 경기도, 인천), 충청북도(음성, 충주) 강원도(원주)	병원 진료, 재활치료의 경우 대기시간 2시간	*불가	제한없음
연 친 군	1. 장애인복지법 시행규칙 제2조제1항에 따른 심한 장애인으로서 보행상 장애 보유자 2. 만 80세 이상의 고령자 3. 대중교통 이용이 어려운 만 65세 이상의 사람 4. 혼자서 외출이 곤란하여 군수가 특별교통수단이 필요하다고 인정하는 사람	24시간			관내, 관외(1. 치료 목적으로 한 의료기관 운행 (서울특별시, 인천광역시, 경기도, 강원군) 2. 장애인 본인의 통학 (초등학교, 중학교, 고등학교) 3. 환승 목적인 경우 소요지역 (동두천역 포함)까지 운행 가능 4. 단, 출발지가 연천군인 경우에만 이용 가능 하나 강원신 연천역의 전철 개통 전까지 동두천역 출발을 한시적으로 허용)	2시간 대기는 사전예약으로만 가능, 요금은 2,000원을 적용	*불가	2회
가 평 군	1. 장애인복지법 시행규칙 제28조 제1항에 따른 보행 상의 장애인으로서 버스, 지하철 등의 이용 어려운 사람 2. 65세 이상으로 버스 등 대중교통의 이용이 어려운 사람	24시간 일요일 06:00~ 22:00	가능	가능	관내, 관외: 경기도 인접지역 (양평, 남양주, 포천, 구리, 의정부, 서울, 춘천)	*병원 목적 시 2시간 대기	*불가	왕복운행 기준 1회

17개 광역시도	이용대상	운영시간	즉시콜여부		운영범위	왕복운행 가능여부	관외승차 가능여부	일최대 이용횟수
			평일	주말, 공휴일				
태백시	1. 심한 보행상 장애 2. 65세 이상(대중교통 이용 어려움) 3. 일시적 활동제어 이용자 4. 교통약자를 동반하는 가족, 보호자	24시간	관내 가능		관내/서울,봉화	관외 병원이용 : 30분당 2,000원 (3시간 무료)	*예약 시 가능	
	1. 심한 보행상 장애 2. 65세 이상(대중교통 이용 어려움) 3. 일시적 활동제어 이용자 4. 교통약자를 동반하는 가족, 보호자	24시간	관내 가능		관내/서울	관외 병원이용 : 30분당 2,000원(3시간 무료)	*속초 등록자가 타 지역에서 요청 시 왕복요금 (병원/개인 용무 관계없음) -주말 관외 이용 시 속초 복귀 23:00한 -평일 관외 이용 시 속초 복귀 18:00한	
	1. 심한 보행상 장애 2. 65세 이상(대중교통 이용 어려움) 3. 일시적 활동제어 이용자 4. 교통약자를 동반하는 가족, 보호자	24시간	관내 가능		관내/ 서울,봉화,울진	관외 병원이용 : 30분당 2,000원(3시간 무료)	*불가	
	1. 심한 보행상 장애 2. 65세 이상(대중교통 이용 어려움) 3. 일시적 활동제어 이용자 4. 교통약자를 동반하는 가족, 보호자	24시간	관내 가능		관내/ 서울,양평,가평	관외 병원이용 : 30분당 2,000원(3시간 무료)	*병원 퇴원목적 시 가능/ 개인 용무로 관외에서 관내로 귀가시 왕복 요금 부과	
횡성군	1. 심한 보행상 장애 2. 65세 이상(대중교통 이용 어려움) 3. 일시적 활동제어 이용자 4. 교통약자를 동반하는 가족, 보호자	24시간	관내 가능		관내/서울,양평	관외 병원이용 : 30분당 2,000원(3시간 무료)	*가능	

17개 광역시도	이용대상	운영시간	즉시콜여부		운영범위	왕복운행 가능여부	관외승차 가능여부	1일최대 이용횟수
			평일	주말, 공휴일				
	영월군	1. 심한 보행상 장애 2. 65세 이상(대중교통 이용 어려움) 3. 일시적 휠체어 이용자 4. 교통약자를 동반하는 가족, 보호자	24시간	관내 가능	관내/서울,제천, 단양,영주,봉화	관외 병원이용 : 30분당 2,000원(3시간 무료)	*가능	
	평창군	1. 심한 보행상 장애 2. 65세 이상(대중교통 이용 어려움) 3. 일시적 휠체어 이용자 4. 교통약자를 동반하는 가족, 보호자	24시간	관내 가능	관내/서울	관외 병원이용 : 30분당 2,000원(3시간 무료)	*예약 시 가능 (병원 목적시 가능)	
	정선군	1. 심한 보행상 장애 2. 65세 이상(대중교통 이용 어려움) 3. 일시적 휠체어 이용자 4. 교통약자를 동반하는 가족, 보호자	24시간	관내 가능	관내/서울,성남, 수원,양평	관외 병원이용 : 30분당 2,000원(3시간 무료)	*불가 관외이용객관외지역에서예약시 운행가능단,관내귀가시탑승가능 (왕복요금부담)	
	철원군	1. 심한 보행상 장애 2. 65세 이상(대중교통 이용 어려움) 3. 일시적 휠체어 이용자 4. 교통약자를 동반하는 가족, 보호자	평일 06시~21시 주말 06시~18시	관내 가능	관내/경기	관외 병원이용 : 30분당 2,000원(3시간 무료)	*목적지가 철원인 경우 가능	
	화천군	1. 심한 보행상 장애 2. 65세 이상(대중교통 이용 어려움) 3. 일시적 휠체어 이용자 4. 교통약자를 동반하는 가족, 보호자	24시간	관내 가능	관내/ 서울,포천,기평	관외 병원이용 : 30분당 2,000원(3시간 무료)	*예약 시 가능	
	양구군	1. 심한 보행상 장애 2. 65세 이상(대중교통 이용 어려움) 3. 일시적 휠체어 이용자 4. 교통약자를 동반하는 가족, 보호자	24시간	관내 가능	관내/서울	관외 병원이용 : 30분당 2,000원(3시간 무료)	*병원 목적 시 가능/ 관외지역에서 승차 가능/ 예약 시 승차 가능 등	
	인제군	1. 심한 보행상 장애 2. 65세 이상(대중교통 이용 어려움) 3. 일시적 휠체어 이용자 4. 교통약자를 동반하는 가족, 보호자	24시간	관내 가능	관내/서울	관외 병원이용 : 30분당 2,000원(3시간 무료)	*병원 목적 시 가능	
					불가			

17개 광역시도	이용대상	운행시간	즉시콜여부		운행범위	왕복운행 가능여부	관외승차 가능여부	1일최대 이용횟수
			평일	주말, 공휴일				
고 성 군	이용대상 1. 심한 보행상 장애 2. 65세 이상(대중교통 이용 어려움) 3. 일시적 휠체어 이용자 4. 교통약자를 동반하는 가족, 보호자	24시간	관내 가능		관내/서울	관외 병원이용 : 30분당 2,000원 (3시간 무료)	*불가	
	양 양 군	1. 심한 보행상 장애 2. 65세 이상(대중교통 이용 어려움) 3. 일시적 휠체어 이용자 4. 교통약자를 동반하는 가족, 보호자	24시간	관내 가능	관내/서울	관외 병원이용 : 30분당 2,000원 (3시간 무료)	*예약 시 가능, 왕복 이용료 부담	
충 청 북 도	청 주 시	*24시간 1. 「장애인 복지법 시행규칙」 제2조 1항에 따른 장애의 정도가 심한 장애인 으로 대중교통 이용이 어려운 자 2. 65세 이상으로 노인 요양 등급 1~3등급 판정을 받은 자 3. 국가유공자 상이등급 1급에서 3급에 해당하는 자 4. 의료기관에서 발행한 대중교통 이용이 어렵다는 진단서를 제출한 임산부 5. 일시적으로 휠체어를 이용하는 자로서「의료법」제3조에 따른 의료기관이 발행한 대중교통 이용이 어렵다는 진단서를 제출한 자(단, 진단 기간을 명 시하며 명시된 진단 기간에 한하여 이용 가능)			*창주시 전지역, 인접지역 (조치원읍, 신탄진동, 증평군)병의원, 철도역, 터미널	*탑승가능 (병원목적시 대기 10분 500원, 최고 10,000원)	*관외지역 (인접지역)에서 병, 의원, 철도역, 터미널 이용자에 한하여 가능	
	충 주 시	24시간 1. 「장애인 복지법 시행규칙」 제2조 1항에 따른 장애의 정도가 심한 장애인 으로 대중교통 이용이 어려운 자 2. 65세 이상으로 노인 요양 등급 1~3등급 판정을 받은 자 3. 국가유공자 상이등급 1급에서 3급에 해당하는 자 4. 의료기관에서 발행한 대중교통 이용이 어렵다는 진단서를 제출한 임산부 5. 일시적으로 휠체어를 이용하는 자로서「의료법」제3조에 따른 의료기관이 발행한 대중교통 이용이 어렵다는 진단서를 제출한 자(단, 진단 기간을 명 시하며 명시된 진단 기간에 한하여 이용 가능)			충북 도내 전 시·군 이동 및 관외 인근지역(영주, 서울) 가능 관외 인근지역은 3차 의료기관 이용시 가능 ▶영주 : 세브란스병원 ▶서울 : 3차 의료기관	*병원 목적시 대기 10분 500원, 최대 10,000원	*불가	
제 천 시	1. 「장애인 복지법 시행규칙」 제2조 1항에 따른 장애의 정도가 심한 장애인 으로 대중교통 이용이 어려운 자	07:00~ 22:00	불가		제천시전역 및 인근지역 (원주, 충주, 단양, 영월 등)	*가능	*불가	

17개 광역시도	이용대상	운행시간	즉시콜여부		운행범위	왕복운행 가능여부	관외승차 가능여부	1일최대 이용회수
			평일	주말, 공휴일				
	2. 65세 이상으로 노인 요양 등급 1~3등급 판정을 받은 자 3. 국가유공자 상이등급 1급에서 3급에 해당하는 자 4. 의료기관에서 발행한 대중교통 이용이 어렵다는 진단서를 제출한 임산부 5. 일시적으로 휠체어를 이용하는 자로서「의료법」제3조에 따른 의료기관 이 발행한 대중교통 이용이 어렵다는 진단서를 제출한 자(단, 진단 기간을 명시하며 명시된 진단 기간에 한하여 이용 가능)							
보 인 군	1. 「장애인 복지법 시행규칙」 제2조1항에 따른 장애의 정도가 심한 장애인 으로 대중교통 이용이 어려운 자 2. 65세 이상으로 노인 요양 등급 1~3등급 판정을 받은 자 3. 국가유공자 상이등급 1급에서 3급에 해당하는 자 4. 의료기관에서 발행한 대중교통 이용이 어렵다는 진단서를 제출한 임산부 5. 일시적으로 휠체어를 이용하는 자로서「의료법」제3조에 따른 의료기관이 발행한 대중교통 이용이 어렵다는 진단서를 제출한 자(단, 진단 기간을 명시하며 명시된 진단 기간에 한하여 이용 가능)	*평일 9:00~18:00			*시내외	*병원 목적 시 가능	*불가	
옥 천 군	1. 「장애인 복지법 시행규칙」 제2조 1항에 따른 장애의 정도가 심한 장애인 으로 대중교통 이용이 어려운 자 2. 65세 이상으로 노인 요양 등급 1~3등급 판정을 받은 자 3. 국가유공자 상이등급 1급에서 3급에 해당하는 자 4. 의료기관에서 발행한 대중교통 이용이 어렵다는 진단서를 제출한 임산부 5. 일시적으로 휠체어를 이용하는 자로서「의료법」제3조에 따른 의료기관 이 발행한 대중교통 이용이 어렵다는 진단서를 제출한 자(단, 진단 기간을 명시하며 명시된 진단 기간에 한하여 이용 가능)	24시간			*육친군 관내 및 인근지역 (보은,영동,대천,금산)	*불가	*불가	
영 동 군	1. 「장애인 복지법 시행규칙」 제2조 1항에 따른 장애의 정도가 심한 장애인 으로 대중교통 이용이 어려운 자 2. 65세 이상으로 노인 요양 등급 1~3등급 판정을 받은 자	*평일 9:00~18:00			*관내,인근지역 (대천,김천) 반경 100km이내	*가능	*불가	

17개 광역시도	이용대상	운영시간	즉시콜여부		운영범위	왕복운행 가능여부	관의승차 가능여부	1일최대 이용횟수
			평일	주말, 공휴일				
	<ul style="list-style-type: none"> 3. 국가유공자 상이등급 1급에서 3급에 해당하는 자 4. 의료기관에서 발행한 대중교통 이용이 어렵다는 진단서를 제출한 임산부 5. 일시적으로 휠체어를 이용하는 자로서의료법,제3조에 따른 의료기관이 발행한 대중교통 이용이 어렵다는 진단서를 제출한 자(단, 진단 기간을 명시하며 명시된 진단 기간에 한하여 이용 가능) 							
충청권	<ul style="list-style-type: none"> 1. * 장애인 복지법 시행규칙」 제2조1항에 따른 장애의 정도가 심한 장애인으로 대중교통 이용이 어려운 자 2. 65세 이상으로 노인 요양 등급 1~3등급 판정을 받은 자 3. 국가유공자 상이등급 1급에서 3급에 해당하는 자 4. 의료기관에서 발행한 대중교통 이용이 어렵다는 진단서를 제출한 임산부 5. 일시적으로 휠체어를 이용하는 자로서의료법,제3조에 따른 의료기관이 발행한 대중교통 이용이 어렵다는 진단서를 제출한 자(단, 진단 기간을 명시하며 명시된 진단 기간에 한하여 이용 가능) 	<p>평일 8:00 ~18:00</p>			<p>증평군 관내 진지역, 청주, 진천, 괴산, 음성, 서울지역의 종합병원</p>	가능	*가능	
	<ul style="list-style-type: none"> 1. * 장애인 복지법 시행규칙」 제2조1항에 따른 장애의 정도가 심한 장애인으로 대중교통 이용이 어려운 자 2. 65세 이상으로 노인 요양 등급 1~3등급 판정을 받은 자 3. 국가유공자 상이등급 1급에서 3급에 해당하는 자 4. 의료기관에서 발행한 대중교통 이용이 어렵다는 진단서를 제출한 임산부 5. 일시적으로 휠체어를 이용하는 자로서의료법,제3조에 따른 의료기관이 발행한 대중교통 이용이 어렵다는 진단서를 제출한 자(단, 진단 기간을 명시하며 명시된 진단 기간에 한하여 이용 가능) 	<p>*평일 7:00~19:00 토요일 8:30~17:30 일요일, 공휴일휴무 주말:사전예약 및 즉시콜</p>			<p>*진천군 관내/권의 (청주 상급병원): 인진강계지역 (증빙자료제출)</p>	<p>*가능 (병원목적 시 2시간내 대기)</p>	*불가 (왕복운행 시 가능)	
	<ul style="list-style-type: none"> 1. * 장애인 복지법 시행규칙」 제2조1항에 따른 장애의 정도가 심한 장애인으로 대중교통 이용이 어려운 자 2. 65세 이상으로 노인 요양 등급 1~3등급 판정을 받은 자 	<p>*평일 9:00~18:00</p>			<p>*충북도내 운행</p>	<p>*가능 (대기시간 정해지지 않음)</p>	*불가 (왕복운행 시 가능)	
괴산군	<ul style="list-style-type: none"> 1. * 장애인 복지법 시행규칙」 제2조1항에 따른 장애의 정도가 심한 장애인으로 대중교통 이용이 어려운 자 2. 65세 이상으로 노인 요양 등급 1~3등급 판정을 받은 자 							

17개 광역시도	이용대상	운영시간	즉시콜여부		운영범위	왕복운행 가능여부	관외승차 가능여부	일최대 이용횟수
			평일	주말, 공휴일				
	3. 국가유공자 상이등급 1급에서 3급에 해당하는 자 4. 의료기관에서 발행한 대중교통 이용이 어렵다는 진단서를 제출한 임산부 5. 일시적으로 휠체어를 이용하는 자로서「의료법」제3조에 따른 의료기관이 발행한 대중교통 이용이 어렵다는 진단서를 제출한 자(단, 진단 기간을 명시하며 명시된 진단 기간에 한하여 이용 가능)							
	1. 「장애인 복지법 시행규칙」 제2조항에 따른 장애의 정도가 심한 장애인으로 대중교통 이용이 어려운 자 2. 65세 이상으로 노인 요양 등급 1~3등급 판정을 받은 자 3. 국가유공자 상이등급 1급에서 3급에 해당하는 자 4. 의료기관에서 발행한 대중교통 이용이 어렵다는 진단서를 제출한 임산부 5. 일시적으로 휠체어를 이용하는 자로서「의료법」제3조에 따른 의료기관이 발행한 대중교통 이용이 어렵다는 진단서를 제출한 자(단, 진단 기간을 명시하며 명시된 진단 기간에 한하여 이용 가능)	*평일 8:00~19:00 토요일(사전예약) 9:00~18:00			*군내 운행(근접 지역 까지 허용(병원진료)	*30분 대기/ 콜접수	*관외지역 미운행	
음 정 군	1. 「장애인 복지법 시행규칙」 제2조항에 따른 장애의 정도가 심한 장애인으로 대중교통 이용이 어려운 자 2. 65세 이상으로 노인 요양 등급 1~3등급 판정을 받은 자 3. 국가유공자 상이등급 1급에서 3급에 해당하는 자 4. 의료기관에서 발행한 대중교통 이용이 어렵다는 진단서를 제출한 임산부 5. 일시적으로 휠체어를 이용하는 자로서「의료법」제3조에 따른 의료기관이 발행한 대중교통 이용이 어렵다는 진단서를 제출한 자(단, 진단 기간을 명시하며 명시된 진단 기간에 한하여 이용 가능)	*평일 9:00~18:00 (사전예약)			*음성군 관내 및 타 시군	*1시간 기본대기 이후 1시간 마다 대기료 3,000원	*음성군에 등록된 장애인인 경우 관외에서도 승차 가능	
단 양 군	1. 「장애인 복지법 시행규칙」 제2조항에 따른 장애의 정도가 심한 장애인으로 대중교통 이용이 어려운 자 2. 65세 이상으로 노인 요양 등급 1~3등급 판정을 받은 자 3. 국가유공자 상이등급 1급에서 3급에 해당하는 자	*평일 9:00~18:00 토요일(사전예약 (9시~13시))			*단양 및 인근지역 (원주, 영주, 제천, 충주 등)	*가능	*불가	

17개 광역시도	이용대상	운영시간	즉시콜여부		운영범위	왕복운행 가능여부	관외승차 가능여부	일최대 이용횟수
			평일	주말, 공휴일				
	4. 의료기관에서 발행한 대중교통 이용이 어렵다는 진단서를 제출한 임산부 5. 일시적으로 휠체어를 이용하는 자로서「의료법」제3조에 따른 의료기관이 발행한 대중교통 이용이 어렵다는 진단서를 제출한 자(단, 진단 기간을 명 시하며 명시된 진단 기간에 한하여 이용 가능)							
천안시	1. 「장애인복지법 시행규칙」 제28조제4항에 따른 보행상의 장애인으로서 같 은 규칙 별표 1에 따른 장애의 정도가 심한 장애인으로서 버스·지하철 등 의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 3. 교통약자법 시행규칙 제6조 제4항 제2호 및 제2호에 해당하는 교통약자 에 준하는 사람으로서 지방자치단체의 조례로 정하는 사람 4. 이용대상자인 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자	24시간	가능 (관내)	가능 (관내)	관내·관외	*가능(2시간 대기, 대기료 30분당 2,000원)	*불가	
충청남도 12	1. 「장애인복지법 시행규칙」 제28조제4항에 따른 보행상의 장애인으로서 같 은 규칙 별표 1에 따른 장애의 정도가 심한 장애인으로서 버스·지하철 등 의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 3. 교통약자법 시행규칙 제6조 제4항 제2호 및 제2호에 해당하는 교통약자 에 준하는 사람으로서 지방자치단체의 조례로 정하는 사람 4. 이용대상자인 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자	평일 : 07시~20시 주말: 09시~16시 공휴일: 09시~18시	가능 (관내)	가능 (관내)	관내·관외	*가능(2시간 대기, 대기료 30분당 2,000원) 단, 병원진료시 최대 3시간 가능	*불가	
보령시	1. 「장애인복지법 시행규칙」 제28조제4항에 따른 보행상의 장애인으로서 같 은 규칙 별표 1에 따른 장애의 정도가 심한 장애인으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 3. 교통약자법 시행규칙 제6조 제4항 제2호 및 제2호에 해당하는 교통약자 에 준하는 사람으로서 지방자치단체의 조례로 정하는 사람 4. 이용대상자인 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자	평일 : 07시~21시 주말·공휴일: 07시~21시	가능 (관내)	가능 (관내)	관내·관외	*가능(2시간 대기, 대기료 30분당 2,000원) 단, 병원 진료시 최대 3시간 가능	*지역민의 경우 관외지역 승차 가능	

17개 광역시도	이용대상	운영시간	즉시콜여부		운영범위	왕복운행 가능여부	관외승차 가능여부	일최대 이용횟수
			평일	주말, 공휴일				
아 산 시	1. 「장애인복지법 시행규칙」 제28조제4항에 따른 보행 상의 장애인으로서 갈 은 규칙 별표 1에 따른 장애의 정도가 심한 장애인으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 3. 교통약자법 시행규칙 제6조 제4항 제호 및 제2호에 해당하는 교통약자 에 준하는 사람으로서 지방자치단체의 조례로 정하는 사람 4. 이용대상자인 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자 5. 이용대상자인 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자	평일 : 07시~24시 주말및공휴일: 07~21시	가능 (관내)	가능 (관내)	관내,관외	*가능(2시간 대기, 대기로 30분당 2,000원) 단 병원진료시 최대3시간가능	*지역민의 경우 전인시 대학병원 이용객시 승차 가능	
	1. 「장애인복지법 시행규칙」 제28조제4항에 따른 보행 상의 장애인으로서 갈 은 규칙 별표 1에 따른 장애의 정도가 심한 장애인으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 3. 교통약자법 시행규칙 제6조 제4항 제호 및 제2호에 해당하는 교통약자 에 준하는 사람으로서 지방자치단체의 조례로 정하는 사람 4. 이용대상자인 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자	평일 : 08시~19시 토: 9시~13시	가능 (관내)	가능 (관내)	관내,관외	*가능 (대학병원 진료시 대기, 3시간 이내 대기로 30분당 2,000원)	*이용 등록자 탑승가능	
계 룡 시	1. 「장애인복지법 시행규칙」 제28조제4항에 따른 보행 상의 장애인으로서 갈 은 규칙 별표 1에 따른 장애의 정도가 심한 장애인으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 3. 교통약자법 시행규칙 제6조 제4항 제호 및 제2호에 해당하는 교통약자 에 준하는 사람으로서 지방자치단체의 조례로 정하는 사람 4. 이용대상자인 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자	평일 : 07시~21시 주말및공휴일: 07시~18시	가능 (관내)	가능 (관내)	관내,관외			

17개 광역시도	이용대상	운영시간	즉시콜여부		운영범위	왕복운행 가능여부	관의승차 가능여부	1일최대 이용횟수
			평일	주말, 공휴일				
부산시	<ol style="list-style-type: none"> 1. 장애인복지법 시행규칙 제28조제항에 따른 보행 상의 장애인으로서 같은 규칙 별표 10에 따른 장애의 정도가 심한 장애인으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 3. 교통약자법 시행규칙 제6조 제1항 제1호 및 제2호에 해당하는 교통약자에 준하는 사람으로서 지방자치단체의 조례로 정하는 사람 4. 이용대상자인 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자 	<p>평일 : 07시~21시 주말및공휴일: 09시~18시</p>	가능 (관내)	가능 (관내)	가능(대기료 도착후 30분당 2,000원)			
대전시	<ol style="list-style-type: none"> 1. 장애인복지법 시행규칙 제28조제항에 따른 보행 상의 장애인으로서 같은 규칙 별표 10에 따른 장애의 정도가 심한 장애인으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 3. 교통약자법 시행규칙 제6조 제1항 제1호 및 제2호에 해당하는 교통약자에 준하는 사람으로서 지방자치단체의 조례로 정하는 사람 4. 이용대상자인 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자 	<p>평일 : 08시~19시 주말및공휴일: 09시~17시</p>	가능 (관내)	가능 (관내)	가능(대기료 도착후 30분당 2,000원)	*불가		
금산군	<ol style="list-style-type: none"> 1. 장애인복지법 시행규칙 제28조제항에 따른 보행 상의 장애인으로서 같은 규칙 별표 10에 따른 장애의 정도가 심한 장애인으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 3. 교통약자법 시행규칙 제6조 제1항 제1호 및 제2호에 해당하는 교통약자에 준하는 사람으로서 지방자치단체의 조례로 정하는 사람 4. 이용대상자인 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자 	<p>평일 : 08시~18시 토 : 09~18시</p>	가능 (관내)	가능 (관내)	*가능(2시간내 대기, 대기료 30분당 2,000원)	*불가		
부여군	<ol style="list-style-type: none"> 1. 장애인복지법 시행규칙 제28조제항에 따른 보행 상의 장애인으로서 같은 규칙 별표 10에 따른 장애의 정도가 심한 장애인으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 	<p>평일 : 08시~19시</p>	가능 (관내)	가능 (관내)	*가능(2시간내 대기)	*불가		

17개 광역시도	이용대상	운영시간	즉시콜여부		운영범위	왕복운행 가능여부	관외승차 가능여부	1일최대 이용횟수
			평일	주말, 공휴일				
	3. 교통약자법 시행규칙 제6조 제1항 및 제2호에 해당하는 교통약자에 준하는 사람으로서 지방자치단체의 조례로 정하는 사람 4. 이용대상자인 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자							
서 천 군	1. 장애인복지법 시행규칙, 제28조제4항에 따른 보행 상의 장애인으로서 같은 규칙 별표 10에 따른 장애의 정도가 심한 장애인으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 3. 교통약자법 시행규칙 제6조 제1항 제1호 및 제2호에 해당하는 교통약자에 준하는 사람으로서 지방자치단체의 조례로 정하는 사람 4. 이용대상자인 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자	평일:09시~18시 토:09~18시	가능 (관내)	가능 (관내)	관내,관외	*가능 (병원 이용시 3시간 대기, 그 외에는 2시간 대기가능)	*충남전역, 대전,전주, 익산,군산	
정 양 군	1. 장애인복지법 시행규칙, 제28조제4항에 따른 보행 상의 장애인으로서 같은 규칙 별표 10에 따른 장애의 정도가 심한 장애인으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 3. 교통약자법 시행규칙 제6조 제1항 제1호 및 제2호에 해당하는 교통약자에 준하는 사람으로서 지방자치단체의 조례로 정하는 사람 4. 이용대상자인 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자	평일:09시~18시 토:09~13시	가능 (관내)	가능 (관내)	관내,관외	*가능 (대기료 별도 징수)	*불가	
홍 성 군	1. 장애인복지법 시행규칙, 제28조제4항에 따른 보행 상의 장애인으로서 같은 규칙 별표 10에 따른 장애의 정도가 심한 장애인으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 3. 교통약자법 시행규칙 제6조 제1항 제1호 및 제2호에 해당하는 교통약자에 준하는 사람으로서 지방자치단체의 조례로 정하는 사람 4. 이용대상자인 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자	평일:08~20시 토:09~18시	가능 (관내)	가능 (관내)	관내,관외	*가능 (대기료 별도 징수)	*불가	

17개 광역시도	이용대상	운영시간	즉시콜여부		운영범위	왕복운행 가능여부	관외승차 가능여부	1일최대 이용횟수
			평일	주말, 공휴일				
예산군	1. 장애인복지법 시행규칙 제28조제1항에 따른 보호상의 장애인으로서 같은 규칙 별표 1에 따른 장애의 정도가 심한 장애인으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 3. 교통약자법 시행규칙 제6조 제1호 및 제2호에 해당하는 교통약자에 준하는 사람으로서 지방자치단체의 조례로 정하는 사람 4. 이용대상자인 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자	평일 : 08시~18시 토 : 09시~18시	가능 (관내)	가능 (관내)	관내관외	*가능 (병원 진료시 최대 3시간 대기 흥성의료원 1시간 대기)	*불가	
			가능 (관내)	가능 (관내)				
전라북도	1. 장애인복지법 시행규칙 제28조제1항에 따른 보호상의 장애인으로서 같은 규칙 별표 1에 따른 장애의 정도가 심한 장애인으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 3. 교통약자법 시행규칙 제6조 제1호 및 제2호에 해당하는 교통약자에 준하는 사람으로서 지방자치단체의 조례로 정하는 사람 4. 이용대상자인 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자	평일 : 09시~18시	가능 (관내)	가능 (관내)	관내, 권역외, 전국	가능 (권역 내인 경우는 대기불가하며, 응무 종료 후 즉시콜로 이용 가능)	*불가, 다만 대기시간이 매우 길 경우 타관역운전원 동의하에 배차	제한없음
			가능	가능				
14	1. 장애의 정도가 "심한 장애인" 대중교통 이용이 어려운 자 2. 65세 이상으로 대중교통 이용이 어려운 자 3. 대중교통 이용이 어려운 임산부, 일시적 휠체어 이용자 4. 이용대상자를 동반하는 가족 및 보호자 5. 타 지역 거주자(심한 장애인)나 일시적 방문자(사전 신청 접수 시)	24시간	가능	가능	전라남도 (광주광역시) 및 타도 인접 (해당 시군) 지역	*탑승가능(30분)	*불가	
전라북도			가능	가능				

17개 광역시도	이용대상	운영시간	즉시콜여부		운영범위	왕복운행 가능여부	관외승차 가능여부	1일최대 이용횟수
			평일	주말, 공휴일				
여수시	1. 장애의 정도가 심한 장애인" 대중교통 이용이 어려운 자 2. 65세 이상으로 대중교통 이용이 어려운 자 3. 대중교통 이용이 어려운 임산부, 일시적 휠체어 이용자 4. 이용대상자를 동반하는 가족 및 보호자 3인 이내	24시간	가능	가능	전라남도(광주광역시) 및 타도 인접 (해당 시군) 지역	*탑승가능(30분)	*조건이 맞으면 가능	
순천시	1. 장애의 정도가 심한 장애인" 대중교통 이용이 어려운 자 2. 65세 이상으로 대중교통 이용이 어려운 자 3. 대중교통 이용이 어려운 임산부, 일시적 휠체어 이용자 4. 이용대상자를 동반하는 가족 및 보호자 3인 이내	24시간	가능	가능	전라남도(광주광역시) 및 타도 인접 (해당 시군) 지역	*탑승가능(30분)	*조건이 맞으면 가능	
나주시	1. 장애의 정도가 심한 장애인" 대중교통 이용이 어려운 자 2. 65세 이상으로 대중교통 이용이 어려운 자 3. 대중교통 이용이 어려운 임산부, 일시적 휠체어 이용자 4. 이용대상자를 동반하는 가족 및 보호자 3인 이내	24시간	가능	가능	전라남도(광주광역시) 및 타도 인접 (해당 시군) 지역	*탑승가능(1시간)	*승차가능	
광양시	1. 장애의 정도가 심한 장애인" 대중교통 이용이 어려운 자 2. 65세 이상으로 대중교통 이용이 어려운 자 3. 대중교통 이용이 어려운 임산부, 일시적 휠체어 이용자 4. 이용대상자를 동반하는 가족 및 보호자 3인 이내	24시간	가능	가능	전라남도(광주광역시) 및 타도 인접 (해당 시군) 지역	*탑승가능(1시간)	*조건이 맞으면 가능	
담양군	1. 장애의 정도가 심한 장애인" 대중교통 이용이 어려운 자 2. 65세 이상으로 대중교통 이용이 어려운 자 3. 대중교통 이용이 어려운 임산부, 일시적 휠체어 이용자 4. 이용대상자를 동반하는 가족 및 보호자 3인 이내	7시~19시	가능	가능	전라남도(광주광역시) 및 타도 인접 (해당 시군) 지역	*탑승가능(30분)	*조건이 맞으면 가능	
곡성군	1. 장애의 정도가 심한 장애인" 대중교통 이용이 어려운 자 2. 65세 이상으로 대중교통 이용이 어려운 자 3. 대중교통 이용이 어려운 임산부, 일시적 휠체어 이용자 4. 이용대상자를 동반하는 가족 및 보호자 3인 이내	8시~18시	가능	가능	전라남도(광주광역시) 및 타도 인접 (해당 시군) 지역	*탑승가능(1시간)	*가능	

17개 광역시도	이용대상	운영시간	즉시콜여부		운영범위	왕복운행 가능여부	관외승차 가능여부	1일최대 이용회수
			평일	주말, 공휴일				
17개 광역시도	구례군	5시~23시	가능	가능	전라남도(광주광역시) 및 타도 인접 (해당 시군) 지역	*탑승가능(30분)	*불가	
	고흥군	7시30분~ 18시	가능	가능	전라남도(광주광역시) 및 타도 인접(해당 시군) 지 역	*탑승가능 (병원목적)	*불가	
	보성군	8시~18시	가능	가능	전라남도(광주광역시) 및 타도 인접(해당 시군) 지 역	*탑승가능 (병원목적 1시간)	*불가	
	화순군	6시30분~ 20시30분	가능	가능	전라남도(광주광역시) 및 타도 인접(해당 시군) 지 역	*탑승가능(30분)	*조간이 맞으면 가능	
	장흥군	8시~18시	가능	가능	전라남도(광주광역시) 및 타도 인접 (해당 시군) 지역	*탑승가능 (병원목적 1시간)	*조간이 맞으면 가능	
	강진군	9시~18시	가능	가능	전라남도(광주광역시) 및 타도 인접 (해당 시군) 지역	*탑승가능(1시간)	*가능	
	해남군	5시~22시	가능	가능	전라남도(광주광역시) 및 타도 인접 (해당 시군) 지역	*탑승가능(1시간)	*가능	
		1. 장애의 정도가 심한 장애인" 대중교통 이용이 어려운 자 2. 65세 이상으로 대중교통 이용이 어려운 자 3. 대중교통 이용이 어려운 임산부, 일시적 휠체어 이용자 4. 이용대상자를 동반하는 가족 및 보호자 3인 이내 1. 장애의 정도가 심한 장애인" 대중교통 이용이 어려운 자 2. 65세 이상으로 대중교통 이용이 어려운 자 3. 대중교통 이용이 어려운 임산부, 일시적 휠체어 이용자 4. 이용대상자를 동반하는 가족 및 보호자 3인 이내 1. 장애의 정도가 심한 장애인" 대중교통 이용이 어려운 자 2. 65세 이상으로 대중교통 이용이 어려운 자 3. 대중교통 이용이 어려운 임산부, 일시적 휠체어 이용자 4. 이용대상자를 동반하는 가족 및 보호자 3인 이내 1. 장애의 정도가 심한 장애인" 대중교통 이용이 어려운 자 2. 65세 이상으로 대중교통 이용이 어려운 자 3. 대중교통 이용이 어려운 임산부, 일시적 휠체어 이용자 4. 이용대상자를 동반하는 가족 및 보호자 3인 이내 1. 장애의 정도가 심한 장애인" 대중교통 이용이 어려운 자 2. 65세 이상으로 대중교통 이용이 어려운 자 3. 대중교통 이용이 어려운 임산부, 일시적 휠체어 이용자 4. 이용대상자를 동반하는 가족 및 보호자 3인 이내 1. 장애의 정도가 심한 장애인" 대중교통 이용이 어려운 자 2. 65세 이상으로 대중교통 이용이 어려운 자 3. 대중교통 이용이 어려운 임산부, 일시적 휠체어 이용자 4. 이용대상자를 동반하는 가족 및 보호자 3인 이내						

17개 광역시도	이용대상	운영시간	즉시콜여부		운영범위	왕복운행 가능여부	관외승차 가능여부	1일최대 이용횟수
			평일	주말, 공휴일				
영남권	1. 장애의 정도가 심한 장애인" 대중교통 이용이 어려운 자 2. 65세 이상으로 대중교통 이용이 어려운 자 3. 대중교통 이용이 어려운 임산부, 일시적 휠체어 이용자 4. 이용대상자를 동반하는 가족 및 보호자 3인 이내	8시~18시	가능	가능	전라남도(광주광역시) 및 타도 인접 (해당 시군) 지역	*탑승가능 (대기시간 1시간 이내)	*가능	
무안권	1. 장애의 정도가 심한 장애인" 대중교통 이용이 어려운 자 2. 65세 이상으로 대중교통 이용이 어려운 자 3. 대중교통 이용이 어려운 임산부, 일시적 휠체어 이용자 4. 이용대상자를 동반하는 가족 및 보호자 3인 이내	24시간	가능	가능	전라남도(광주광역시) 및 타도 인접 (해당 시군) 지역	*불가(편도운행)	*조건이 맞으면 가능	
함평권	1. 장애의 정도가 심한 장애인" 대중교통 이용이 어려운 자 2. 65세 이상으로 대중교통 이용이 어려운 자 3. 대중교통 이용이 어려운 임산부, 일시적 휠체어 이용자 4. 이용대상자를 동반하는 가족 및 보호자 3인 이내	8시~18시	가능	가능	전라남도(광주광역시) 및 타도 인접 (해당 시군) 지역	*탑승가능(1시간)	*조건이 맞으면 가능	
영광권	1. 장애의 정도가 심한 장애인" 대중교통 이용이 어려운 자 2. 65세 이상으로 대중교통 이용이 어려운 자 3. 대중교통 이용이 어려운 임산부, 일시적 휠체어 이용자 4. 이용대상자를 동반하는 가족 및 보호자 3인 이내	8시~22시	가능	가능	전라남도(광주광역시) 및 타도 인접 (해당 시군) 지역	*탑승가능(1시간)	*불가	
장성권	1. 장애의 정도가 심한 장애인" 대중교통 이용이 어려운 자 2. 65세 이상으로 대중교통 이용이 어려운 자 3. 대중교통 이용이 어려운 임산부, 일시적 휠체어 이용자 4. 이용대상자를 동반하는 가족 및 보호자 3인 이내	8시~18시	가능	가능	전라남도(광주광역시) 및 타도 인접 (해당 시군) 지역	*탑승가능(30분)	*불가	
완도권	1. 장애의 정도가 심한 장애인" 대중교통 이용이 어려운 자 2. 65세 이상으로 대중교통 이용이 어려운 자 3. 대중교통 이용이 어려운 임산부, 일시적 휠체어 이용자 4. 이용대상자를 동반하는 가족 및 보호자 3인 이내	8시~17시	가능	가능	전라남도(광주광역시) 및 타도 인접 (해당 시군) 지역	*탑승가능(1시간)	*가능	

17개 광역시도	이용대상	운영시간	즉시콜여부		운영범위	왕복운행 가능여부	관외승차 가능여부	1일최대 이용횟수
			평일	주말, 공휴일				
	진도군	9시~18시	가능	가능	진라남도(관주광역시) 및 타도인접 (해당 시군) 지역	*탑승가능(시간)	*가능	
	신안군	7시~19시	가능	가능	진라남도(관주광역시) 및 타도인접 (해당 시군) 지역	*탑승가능(시간)	*가능	
경상북도	포항시	24시간			포항시 전역, 경상북도 및 대구광역시 (병원 내원의 목적)	*가능 (관외지역 병원지로 기본대기 2시간)	*불가	
	경주시	평일 08:00 - 22:00 주말 09:00- 18:00			경주시 전역, 경상북도 및 대구광역시 (관외운행은 병원진료 및 장애인복지관련 공익업무에 한함)	*경주시만 가능 도착 후 2시간대기, 왕복운행 가능, 대기로 없을 (병원치료,재활치료, 장애인 복지 관련 공익 업무 제한)	*경주시민만 가능, 병원치료, 재활치료, 장애인복지관련 공익업무로 제한	2회 (왕복포함)

17개 광역시도	이용대상	운영시간	즉시콜여부		운영범위	왕복운행 가능여부	관의승차 가능여부	1일최대 이용횟수
			평일	주말, 공휴일				
김천시	1. 중증(보건복지부 고시 보행상 장애 표준 기준표 해당자) 2. 상이등급 1~3등급 3. 임산부로서 대중교통의 이용이 어려운 사람 4. 65세 이상으로 대중교통의 이용이 어렵고 하지에 장애가 있어 혼자 거동이 어려운 사람 5. 사고, 질병 등 황체어 이용으로 대중교통이 어려운 사람	평일 08:00~20:00 주말,공휴일 08:00~19:00	불가	불가	김천시,경상북도 내, 대구광역시 (병원목적에 한함)	*가능	*가능	
안동시	1. 장애의 정도가 심한 장애인으로서 대중교통의 이용이 어려운 사람/장기장애(평행 장애인 기능) 2. 65세 이상으로 대중교통의 이용이 어려운 사람(진단서 또는 소견서) 3. 장기요양등급 1~4급(장기 요양 인증서) 4. 사고, 질병 등 황체어 이용으로 대중교통이 어려운 사람	24시간	가능	가능	안동시,경상북도 내, 대구광역시 (진료 및 치료목적) 인접시간(영주,봉화,영양,정주)예천의성 개인 목적 용달만 가능)	*병원 목적으로 진료받는 경우에 한해 2시간 대기 후 회차가능	*출발지가 안동이 아니면 불가	안동시내 제한없음
구미시	1. 1급 또는 2급 장애인/중증(보건복지부 고시 보행상 장애 표준 기준표 해당자) 2. 65세 이상으로 대중교통의 이용이 어렵고 하지에 장애가 있어 혼자 거동이 어려운 사람 3. 임산부로서 대중교통수단의 이용이 어려운 사람 4. 사고, 질병 등 황체어 이용으로 대중교통이 어려운 사람	평일 08:00~22:00 토요일,공휴일 08:00~18:00 일요일 08:00~17:00	불가	08:00~20:00	구미시,경상북도 내, 대구광역시, 김천구미역 (병원목적 한함)	*가능(병원목적에 한하며 2시간 이내 탑승시 가능, 2시간 초과시 회차가능)	*불가	
영주시	1. 장애의 정도가 심한 중증 장애인 2. 65세 이상으로 대중교통의 이용이 어려운 사람 3. 사고, 질병 등 황체어 이용으로 대중교통이 어려운 사람 4. 임산부	평일 07:00~20:00 주말,공휴일 09:00~18:00	불가	07:00~20:00	영주시,경상북도 내, 대구광역시 (병원목적에 한함)	*고객 요청에 의한 왕복,편도결정	*불가	
영천시	1. 1급 또는 2급 장애인/중증(보건복지부 고시 보행상 장애 표준 기준표 해당자) 2. 65세 이상으로 대중교통의 이용이 어렵고 하지에 장애가 있어 혼자 거동이 어려운 사람 3. 사고, 질병 등 황체어 이용으로 대중교통이 어려운 사람	평일 07:00~19:00	토요일 09:00~18:00	07:00~17:00	영천시,경상북도 내, 대구광역시 (개인목적 영천출발만 가능 병원,통학목적 왕복가능)	병원,통학목적 가능		
상주시	1. 1급 또는 2급 장애인/중증(보건복지부 고시 보행상 장애 표준 기준표 해당자) 2. 65세 이상으로 대중교통의 이용이 어렵고 하지에 장애가 있어 혼자 거동이 어려운 사람	24시간	불가	불가	상주시,경상북도 내, 대구광역시, 진국 (종합병원 진료목적 한함)	*고객 요청에 의한 왕복,편도결정	*상주시민만 가능 병원 치료 목적이면	

17개 광역시도	이용대상	운행시간	주시콜여부		운행범위	왕복운행 가능여부	관외승차 가능여부	일최대 이용횟수
			평일	주말, 공휴일				
	3. 장기요양 1급 4. 사고, 질병 등 활체어 이용으로 대중교통이 어려운 사람						타 도시 왕복 가능 타 도시로 가서 모시고 오는 것은 불가	
문경시	1. 중증 장애인으로서 대중교통의 이용이 어려운 사람 2. 경증(복지카드 및 의사 소견서 첨부) 장애인으로서 대중교통의 이용이 어려운 사람 3. 65세 이상의 사람(장기 요양 1급 가능) 버스 등 대중교통 이용이 어려운 사람 4. 임산부로서 대중교통의 이용이 어려운 사람 5. 사고, 질병 등 활체어 이용으로 대중교통이 어려운 사람	평일 08:30 ~ 17:30	불가	불가	문경시, 경상북도 내, 대구광역시 (병원목적에 한함)	*가능	*불가	
경산시	1. 1급 또는 2급 장애인/중증(보건복지부 고시 보행상 장애 표준기준 표 해당자) 2. 65세 이상으로 대중교통의 이용이 어렵고 하지에 장애가 있어 혼자 거동이 어려운 사람 3. 사고, 질병 등 활체어 이용으로 대중교통이 어려운 사람	24시간	불가	07:30~ 20:00	경산시, 경상북도 내, 대구광역시	*고객요청에 의한 왕복,편도 결정 (회차후 다른차 배차)	*가능 (도착지가 경산시)	
의성군	1. 심한(구,2급) 장애인으로서 버스 등의 이용이 어려운 사람 2. 사고, 질병 등의 일시적 장애로 활체어를 이용하려는 사람 3. 임산부로서 대중교통수단의 이용이 어려운 사람	*평일: 9:00~18:00 주말(토요일): 9:00~18:00			*경상북도, 대구광역시	*가능	*가능 (도착지가 의성군)	
청송군	1. 1급 또는 2급 장애인/중증(보건복지부 고시 보행상 장애 표준기준 표 해당자) 2. 65세 이상으로 대중교통의 이용이 어렵고 하지에 장애가 있어 혼자 거동이 어려운 사람(진단서 첨부) 3. 사고, 질병 등 활체어 이용으로 대중교통이 어려운 사람	평일 09:00~ 18:00	불가	불가	청송군, 경상북도 내, 대구광역시 (병원목적에 한함)	*가능		
영양군	1. 1급 또는 2급 장애인/중증(보건복지부 고시 보행상 장애 표준기준 표 해당자) 2. 65세 이상으로 대중교통의 이용이 어렵고 하지에 장애가 있어 혼자 거동이 어려운 사람(진단서 첨부) 3. 사고, 질병 등 활체어 이용으로 대중교통이 어려운 사람	09:00~ 18:00	가능	가능	영양군, 경상북도 내, 대구광역시	*고객요청에 의한 왕복,편도 결정 (회차후 다른차 배차)	*가능 (대구, 경북 출발/ 도착지 영양군)	

17개 광역시도	이용대상	운영시간	즉시콜여부		운영범위	왕복운행 가능여부	관의승차 가능여부	1일최대 이용횟수
			평일	주말, 공휴일				
영 덕 군	1. 장애정도가 심한 장애인(1,2,3급 복지카드 소지자) 2. 장애 정도가 심하지 않은 장애인(대중교통 이용이 어렵다는 의사 진단서) 3. 혼자 외출과 이동이 곤란하여 특별교통수단이 필요하다고 군수가 인정한 사람	평일 09:00~18:00	불가	불가	영덕군, 경상북도 내, 대구광역시 (병원 목적에 한함)	*가능	*불가	
청 도 군	1. 1급 또는 2급 장애인/중증(보건복지부 고시 보행상 장애 표준기준 표 해당자) 2. 3급 이상(응급실이 있는 준 종합병원 진단서 또는 소견서 첨부) 3. 65세 이상으로 대중교통의 이용이 어렵고 하지에 장애가 있어 혼자 이동이 어려운 사람 4. 사고, 질병 등 활체어 이용으로 대중교통이 어려운 사람	평일,토요일, 공휴일 08:00~19:00	불가	불가	청도군, 경상북도 내, 대구광역시	*가능	*청도군만 가능	
고 령 군	1. 1급 또는 2급 장애인/중증(보건복지부 고시 보행상 장애 표준 기준 표 해당자) 2. 경증으로 대중교통의 이용이 어려운 사람 3. 65세 이상으로 대중교통의 이용이 어렵고 하지에 장애가 있어 혼자 이동이 어려운 사람 4. 임산부로서 대중교통의 이용이 어려운 사람 -사고, 질병 등 활체어 이용으로 대중교통이 어려운 사람(진단서 첨부)	09:00~18:00	불가	불가	고령군, 경상북도 내, 대구광역시	*가능	*불가	
성 주 군	1. 장애인복지법 시행규칙, 제2조제1항에 따른 장애의 정도가 심한 장애인으로서 대중교통의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 노인장기요양보험법, 제15조 제2항 및 「같은 법 시행령」 제7조 제1호 및 제2호(장기 요양 1·2등급)의 해당하는 사람으로 대중교통의 이용이 어려운 사람 3. 사고, 질병 등으로 인한 일시적 장애로 활체어를 이용하는 사람 4. 임산부로서 대중교통의 이용이 어려운 사람 5. 그 밖에 특별교통수단이 필요하다고 군수가 인정하는 사람 6. 제1호부터 제5호까지에 해당하는 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자	*평일 8:00~19:00			*성주군, 경상북도, 대구광역시	*가능	*불가	

17개 광역시도	이용대상	운영시간	즉시콜여부		운영범위	왕복운행 가능여부	관외승차 가능여부	1일최대 이용횟수
			평일	주말, 공휴일				
칠곡군	1. 1급 또는 2급 장애인/중증(보건복지부 고시 보행상 장애 표준 기준 표 해당자) 2. 65세 이상으로 대중교통의 이용이 어렵고 하지에 장애가 있어 혼자 거동이 어려운 사람 3. 사고, 질병 등 휠체어 이용으로 대중교통이 어려운 사람	평일 토요일, 공휴일 07:30~18:00	평일 09:00~18:00	불가	칠곡군,경상북도 내, 대구광역시 (병원,관광서,복지관 포함)	*가능	*가능 (병원 및 관광서 목적, 칠곡군민일 경우만 가능)	
예천군	1. 중증(보건복지부 고시 보행상 장애 표준 기준표 해당자) 2. 임산부로서 대중교통의 이용이 어려운 사람(소견서 또는 산모수첩 첨부) 3. 사고, 질병 등 휠체어 이용으로 대중교통이 어려운 사람	평일 토요일, 일요일 09:00~18:00	불가	불가	예천군,경상북도 내, 대구광역시	*가능	*가능 (주소지가 예천군민인 경우만 해당)	
봉화군	1. 3급 이상(장애 정도가 심한) 장애인으로서 대중교통의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 사람(장기 요양 5급 가능) 중 대중교통의 이용이 어려운 사람 3. 사고, 질병 등 휠체어 이용으로 대중교통이 어려운 사람 4. 임산부로서 대중교통의 이용이 어려운 사람	평일 08:00~18:00 (동점기11월~3월까지 9시부터 운행)	불가	불가	봉화군,경상북도내 및 대구광역시,태백시 (병원목적에한함)	*대접가능	*불가	
울진군	1. 중증(1~3급)으로 대중교통 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상으로 대중교통의 이용이 어렵고 하지에 장애가 있어 혼자 거동이 어려운 사람 3. 사고, 질병 등 휠체어 이용으로 대중교통이 어려운 사람	평일 07:30~21:00 (동점기12월~3월까지 8시부터 운행) 토요일,공휴일 08:00~17:00	불가	불가	울진군,경상북도 내 (개인 목적 가능) 대구광역시,강릉권 (병원 목적에 한함)	*가능	*울진지역에 한하여 가능	
울릉도	1. 장애인복지법 시행규칙 제2조제1항에 따른 1급 또는 2급 장애인으로서 대중교통의 이용이 어려운 사람 2. 일시적으로 휠체어를 이용하는 사람으로서 대중교통의 이용이 어려운 사람 3. 65세 이상으로 대중교통의 이용이 어려운 사람 4. 임산부로서 대중교통의 이용이 어려운 사람 5. 제1호부터 제4호까지에 해당하는 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자	24시간 (운행기사 착신 전화-예약제로만 접수)			시내			

17개 광역시도	이용대상	운영시간	즉시콜여부		운영범위	왕복운행 가능여부	관의승차 가능여부	1일최대 이용횟수
			평일	주말, 공휴일				
창원시	1. 장애인복지법 시행규칙, 제2조 1항에 따른 1급 또는 2급 장애인으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 3. 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자	24시간	가능	가능	경상남도 18개시군	불가	*가능	1회
진주시	1. 장애인복지법 시행규칙, 제2조 1항에 따른 1급 또는 2급 장애인으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 3. 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자	24시간	가능	가능	경상남도 18개시군	불가	*가능 (출발지 또는 목적지 진주인 경우)	1회
통영시	1. 장애인복지법 시행규칙, 제2조 1항에 따른 1급 또는 2급 장애인으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 3. 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자	24시간	가능	가능	경상남도 18개시군	불가	*가능 (목적지가 통영인 경우)	1회
사천시	1. 장애인복지법 시행규칙, 제2조 1항에 따른 1급 또는 2급 장애인으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 3. 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자	24시간	가능	가능	경상남도 18개시군	불가	*불가	1회
김해시	1. 장애인복지법 시행규칙, 제2조 1항에 따른 1급 또는 2급 장애인으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 3. 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자	24시간	가능	가능	경상남도 18개시군	불가	*가능(목적지가 김해인 경우)	1회
밀양시	1. 장애인복지법 시행규칙, 제2조 1항에 따른 1급 또는 2급 장애인으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 3. 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자	24시간	가능	가능	경상남도 18개시군	불가	*불가	1회

17개 광역시도	이용대상	운영시간	즉시콜여부		운영범위	왕복은행 가능여부	관외승차 가능여부	일최대 이용횟수
			평일	주말, 공휴일				
거 제 시	1. 장애인복지법 시행규칙 제2조 1항에 따른 1급 또는 2급 장애인으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 3. 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자	24시간	가능	가능	경상남도 18개시/군	불가	*불가	1회
양 산 시	1. 장애인복지법 시행규칙 제2조 1항에 따른 1급 또는 2급 장애인으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 3. 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자	24시간	가능	가능	경상남도 18개시/군	불가	*불가	1회
의 령 군	1. 장애인복지법 시행규칙 제2조 1항에 따른 1급 또는 2급 장애인으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 3. 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자	24시간	가능	가능	경상남도 18개시/군	불가	*불가	1회
합 인 군	1. 장애인복지법 시행규칙 제2조 1항에 따른 1급 또는 2급 장애인으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 3. 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자	24시간	가능	가능	경상남도 18개시/군	불가	*가능 (목적지가 함안인 경우)	1회
창 념 군	1. 장애인복지법 시행규칙 제2조 1항에 따른 1급 또는 2급 장애인으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 3. 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자	24시간	가능	가능	경상남도 18개시/군	불가	*불가	1회
고 성 군	1. 장애인복지법 시행규칙 제2조 1항에 따른 1급 또는 2급 장애인으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람 3. 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자	24시간	가능	가능	경상남도 18개시/군	불가	*불가	1회

17개 광역시도	이용대상	운영시간	즉시콜여부		운행범위	왕복운행 가능여부	관외승차 가능여부	1일최대 이용횟수
			평일	주말, 공휴일				
남해군	1. 「장애인복지법 시행규칙」 제2조 1항에 따른 1급 또는 2급 장애인으로서 버스-지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 버스-지하철 등의 이용이 어려운 사람 3. 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자	24시간	가능	가능	경상남도 18개시/군	불가	*불가	1회
	1. 「장애인복지법 시행규칙」 제2조 1항에 따른 1급 또는 2급 장애인으로서 버스-지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 버스-지하철 등의 이용이 어려운 사람 3. 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자	24시간	가능	가능	경상남도 18개시/군	불가	*불가	1회
	1. 「장애인복지법 시행규칙」 제2조 1항에 따른 1급 또는 2급 장애인으로서 버스-지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 버스-지하철 등의 이용이 어려운 사람 3. 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자	24시간	가능	가능	경상남도 18개시/군	불가	*불가	1회
	1. 「장애인복지법 시행규칙」 제2조 1항에 따른 1급 또는 2급 장애인으로서 버스-지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 버스-지하철 등의 이용이 어려운 사람 3. 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자	24시간	가능	가능	경상남도 18개시/군	불가	*불가	1회
	1. 「장애인복지법 시행규칙」 제2조 1항에 따른 1급 또는 2급 장애인으로서 버스-지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 버스-지하철 등의 이용이 어려운 사람 3. 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자	24시간	가능	가능	경상남도 18개시/군	불가	*불가	1회
	1. 「장애인복지법 시행규칙」 제2조 1항에 따른 1급 또는 2급 장애인으로서 버스-지하철 등의 이용이 어려운 사람 2. 65세 이상의 사람으로서 버스-지하철 등의 이용이 어려운 사람 3. 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자	24시간	가능	가능	경상남도 18개시/군	불가	*불가	1회
제주특별자치도	1. 「2019.6.30 이전 장애등급」 1급 또는 2급 장애인으로 대중교통 이용이 어려운 사람, 보행상 장애인으로 제3급 장애인 중 뇌병변 장애 또는 휠체어 이용자	24시간	가능	가능	제주특별자치도 전지역 (성지역 제외)	*불가	*불가	

17개 광역시도	이용대상	운영시간	즉시콜여부		운영범위	왕복운행 가능여부	관외승차 가능여부	1일최대 이용횟수
			평일	주말, 공휴일				
	이용대상 2. (2019.7.10후 장애등록) 보행상 장애인으로 장애 정도가 심한 장애인(보건복지부 고시 2019-117호) 3. 보행장애로 인해 휠체어를 이용하는 만 65세 이상 어르신, 제주특별자치도 조례에서 정하는 사람							

장애인 이동권 보장 현황 모니터링

(특별교통수단, 보도점자블록)

인 쇄 일 : 2023년 8월

발 행 일 : 2023년 8월

발 행 처 : 국가인권위원회

주 소 : (04551) 서울특별시 중구 삼일대로 340 나라키움 저동빌딩

전 화 : 장애차별조사1과 (02) 2125-9972 F A X : (02) 2125-0924

인 쇄 처 : 디자인소담 (02) 304-1281

ISBN 978-89-6114-967-9 93330

비매품



(ISBN) 978-89-6114-967-9 93330