

보도시점 : 2024. 11. 4.(월) 06:00 이후(11. 4.(월) 석간) / 배포 : 2024. 11. 1.(금)

교통약자 이동편의시설이 꾸준히 증가하고 있습니다.

- '23년 교통약자 수는 1,586만명으로 '22년 대비 18만명 증가
- 특·광역시 이동편의시설 적합률 '21년 대비 3.8%p 증가
- 특별교통수단 법정대수 대비 101.4% 도입 달성
- 저상버스 도입노선이 총 2,497개로 '22년 대비 666개 증가

□ 국토교통부(장관 박상우)는 8개 특별시·광역시·특별자치시를 대상으로 실시한 「2023년도 교통약자 이동편의 실태조사」 결과를 발표했다.

* (조사 방법·내용) 8개 특별·광역·자치시와 9개 도에 대해 격년으로 번갈아 조사, 교통약자 현황·이동실태, 지역별 이동편의시설 설치·관리현황 등을 포함

** (실시 근거) 「교통약자법」 제25조에 따라 이동편의시설 실태 등 조사

< 조사 대상 >

○ 대상 : 8개 특별·광역시 교통수단·여객시설 등

• 교통수단 : [시 단위] 버스(3,202대)

[전국단위] 도시·광역철도차량(10,080량), 철도차량(273량),
항공기(338대), 여객선(151척)

• 여객시설 : [시 단위] 여객자동차터미널(22개소), 철도역사(32개소), 도시·광역철도
역사(699개소), 공항(9개소), 여객선터미널(5개소), 버스정류장(838개소)

※ 도시·광역철도차량, 철도차량, 항공기, 여객선은 전국 단위로 조사, 이외 시단위 조사

[교통약자 현황 : '22년 대비 18만 명 증가]

□ 조사 결과에 따르면, '23년 말 기준 우리나라 교통약자* 수는 총인구 5,133만 명의 30.9%인 1,586만 명으로 '22년 교통약자 수 1,568만 명 대비 약 18만 명 증가(+1.1%)했다.

* 장애인, 고령자, 임산부, 영유아 동반자, 어린이 등 이동에 불편을 느끼는 사람

<교통약자 인구 추이(백만 명)>



- ‘22년 대비 총인구가 약 11만 명 감소(-0.2%)한 반면에 교통약자는 증가했다. 교통약자 유형별로는 고령화 추세에 따라 고령자(65세 이상)가 973만 명으로 가장 높은 비율(61.3%)을 차지했다. 장애인 264만 명(16.7%), 어린이 230만 명(14.5%), 영유아 동반자 245만 명(15.4%), 임산부 23만 명(1.4%) 순으로 나타났다.

[전체 이동편의시설 기준적합률 : ‘21년 대비 3.8%p 증가]

- ‘23년도 특별·광역시의 교통수단, 여객시설, 도로(보행환경)를 대상으로 한 이동편의시설*의 기준적합 설치율은 85.3%로 조사됐다. ‘21년 조사에 비해 3.8%p 증가**한 수치이다.

* 장애인용 승강기, 임산부 휴게시설 등 교통약자의 편리한 이동을 위한 시설

** (특별·광역·자치시 기준적합설치율) 79.4%(‘19년) → 81.5%(‘21년) → 85.3%(‘23년)

① 교통수단(탈 것) 이동편의시설 기준적합률 : ‘21년 대비 8%p 증가

- ‘23년도 교통수단의 이동편의시설* 기준적합 설치율은 88.3%이다. ‘21년 조사 대비 8%p 상승하는 등 모든 부문에서 증가한 수치이다.

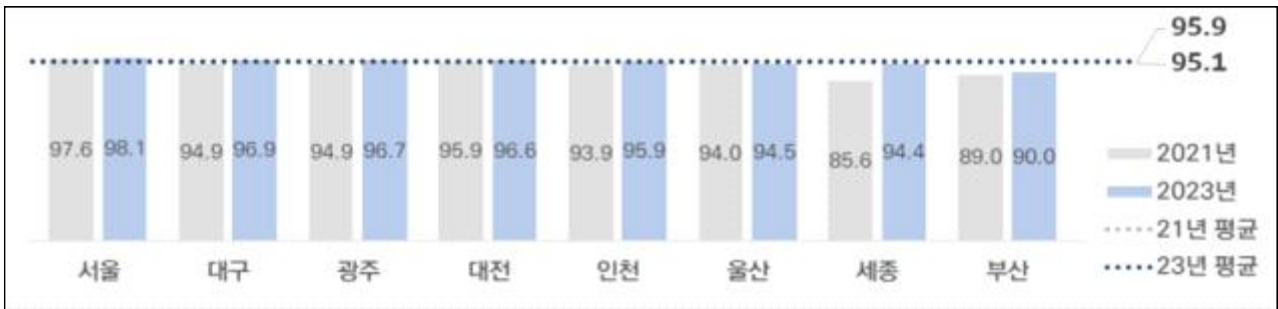
* 전자문자안내판, 목적지표시, 휠체어승강설비, 교통약자용좌석 등 10개 항목

<교통수단 기준적합 설치율(%)>



- (버스 차량) 8개 시 모두 기준적합 설치율이 90%를 넘어 평균 95.9%로 '21년 대비 0.8%p 상승했다. 서울이 98.1%로 가장 높았고 세종시는 '21년 대비 '23년 8.8%p가 상승하여 가장 상승폭이 컸다. 항목별로 목적지 표시, 수직 손잡이의 적합 설치율은 100%였으나, 교통약자용 좌석의 적합 설치율은 87.6%로 나타났다.

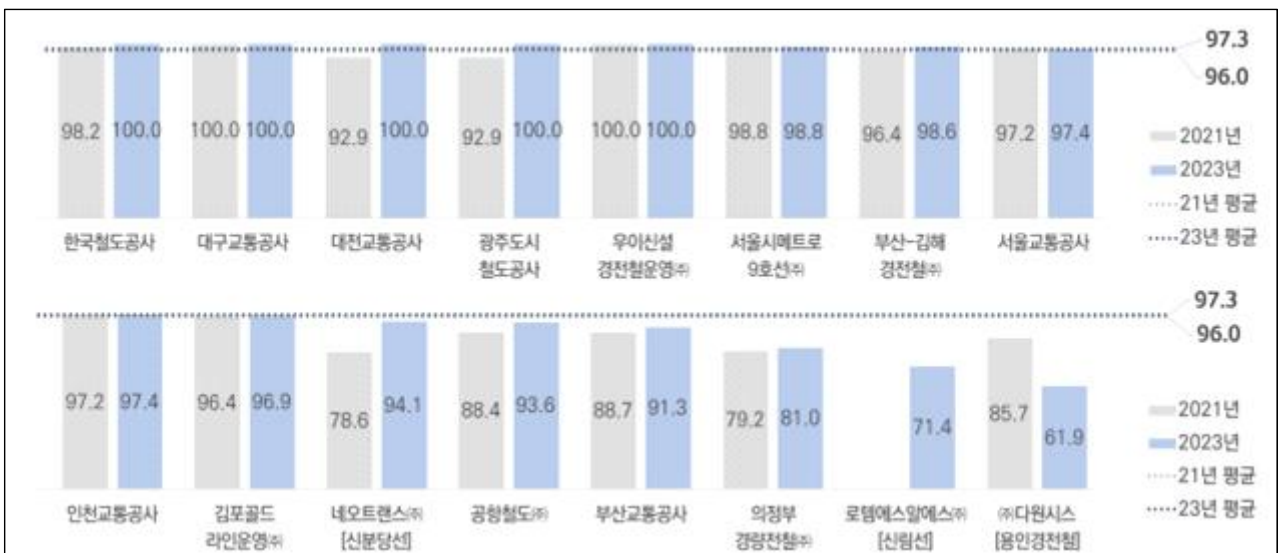
<버스차량 기준적합 설치율(%)>



- (도시·광역철도 차량) 전국단위 조사 시 기준적합 설치율 97.3%로 '21년에 비해 1.3%p 상승했다. 경부·동해·경원선 등 한국철도공사 운영 구간 및 대구 1호선, 광주 1호선, 대전 1호선, 우이신설선은 기준적합 설치율 100%로 나타났다. 의정부경전철, 신림선, 용인경전철은 목적지 표시 등이 기준에 적합하지 않았다.

* (철도차량) 전국단위 조사시 기준적합 설치율 99.4%로 조사대상 중 가장 높았으며, 향후 노후 열차가 신규 열차로 대체됨에 따라 100%에 근접할 것으로 예상

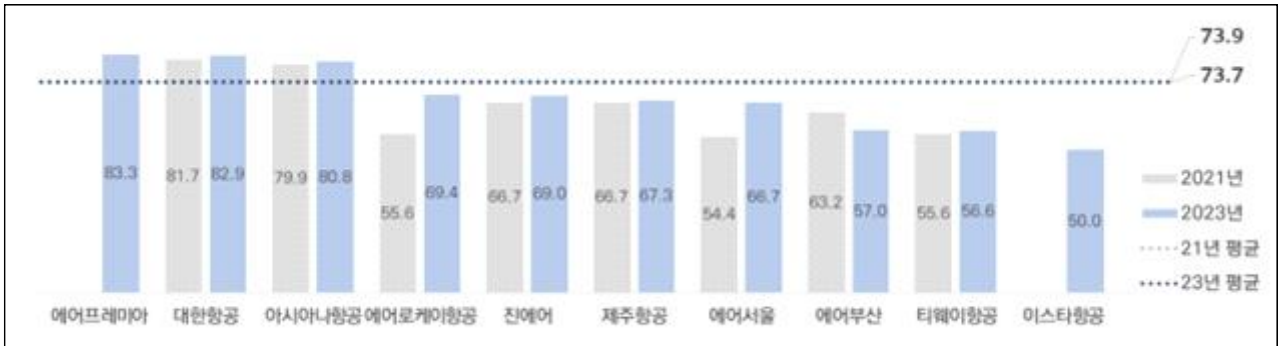
<도시철도 운영사별 차량 기준적합 설치율(%)>



* 신림선은 '22.5월 개통하여 '21년 조사 대상에 미포함

- (항공기) 전국단위 조사 시 **기준적합 설치율은 73.9%**로 조사됐다. 저비용 항공사의 경우 **영상안내** 등의 항목이 기준에 적합하지 않았다.

<항공사별 항공기 기준적합 설치율(%)>



* 에어프리미아, 이스타항공은 '21년 조사대상 미포함

- (여객선) 전국단위 조사에서 기준적합 설치율은 **74.9%**로 '21년 대비 **37.1%p** 증가했다. 이는 **해양수산부 「연안여객선 교통약자 편의시설 설치·지원 사업」**(‘20년~‘23년)에 따른 시설 개선 효과로 분석됐다.

② **여객시설(건물 등) 이동편의시설 기준적합률 : '21년 대비 2.8%p 증가**

- **여객시설 이동편의시설*** 기준적합 설치율은 '21년 대비 2.8%p 상승한 **82.8%**로 모든 부문에서 적합 설치율이 증가한 것으로 조사됐다.

* 출입구, 승강기, 교통약자 화장실, 점자블록, 매표소, 임산부 휴게시설 등 23개 항목

<여객시설별 기준적합 설치율(%)>



- (여객자동차터미널) 기준적합 설치율은 **69.9%**로 '21년대비 **0.7%p** 상승하였으며, 세종시의 적합률이 **85.6%**로 가장 높았다. 세부항목별 적합률은 승강장은 **90.4%**였으나, 안내 및 유도시설은 **25%**로 나타났다.

<여객자동차터미널 기준적합 설치율(%)>



- (버스정류장) 기준적합 설치율은 61.7%로 ‘21년 대비 4.6%p 상승한 결과가 도출되었으며, 울산시의 적합률이 68.9%로 가장 높았다. 세부항목별 적합률은 턱낫추기가 90.5%였으나 안내판 점자 및 음성안내는 25.5%로 나타났다.

<버스정류장 기준적합 설치율(%)>



- (도시·광역철도 역사) 기준적합 설치율은 91.8%로 ‘21년 대비 0.9%p 상승하였으며, 공항철도의 기준 적합률이 96.9%로 가장 높았다. 세부항목별 적합률은 점자블록이 99.7%였으나, 출입문의 경우 80.2%로 나타났다.

<도시철도 역사 기준적합 설치율(%)>



- (철도 역사) 기준적합 설치율은 89.9%로 '21년 대비 1.5%p 상승했다. 세부항목별 적합율은 점자블록이 100%였으나, 안내 및 유도시설은 73.4%로 나타났다.

<철도 역사 기준적합 설치율(%)>



- (공항여객터미널) 기준적합 설치율은 93.7%로 '21년 대비 7.7%p 증가하였으며, 울산공항의 기준 적합률이 98.9%로 가장 높게 나타났다. 세부항목별 적합률은 보행접근로, 점자블록 등이 100%였으나, 매표소는 90.8%로 나타났다.

<공항여객터미널별 기준적합 설치율(%)>



- (여객선터미널) 기준적합 설치율은 89.5%로 '21년 대비 1.2%p 증가하였으며, 인천항연안여객터미널의 기준 적합률이 96.1%로 가장 높았다. 용기포항, 대연평도여객터미널은 임산부휴게시설 등이 적합하지 않았다.

<여객선터미널별 기준적합 설치율(%)>



* 용기포항, 대연평도여객터미널은 '21년 조사대상 미포함

[교통약자 이동실태 : 교통약자별 이용 교통수단 상이]

- 교통약자의 주 이용 교통수단을 조사한 결과, 자치구 내 이동 시에는 버스(32.4%)를 이용하거나 보행(29.8%, 휠체어 이용 포함)으로 주로 이동했다. 특별·광역·자치시 내 이동에는 버스(42.6%), 지하철(28.1%)을, 시외로 이동에는 승용차(62.8%), 기차(15.5%)를 주로 이용하는 것으로 나타났다.
- 장애인의 경우 모든 통행에서 바우처·임차택시(기초 15.0%, 광역 20.0%, 지역 간 12.1%) 및 특별교통수단(기초 5.5%, 광역 6.7%, 지역 간 3.1%)을 이용하는 것으로 조사됐다.
 - 이와 함께 시각장애인의 버스·지하철 이용률(기초 25%, 광역 35.1%)은 지체(기초 52.5%, 광역 54.8%)·청각(기초 68.9%, 광역 65.6%)장애인의 버스·지하철 이용률에 비해 낮은 수치로 나타나는 등, 장애유형별에 따라 교통수단 이용실태 차이를 보였다.

[저상버스 및 특별교통수단 : 보급률 상승 지속]

- 계단이 없고 차체가 낮아 휠체어 이용자, 고령자 등의 승·하차가 용이한 저상버스(시내버스)의 ‘23년 전국 보급률은 38.9%로 ‘22년 대비 4.1%p 상승했다. 특별교통수단은 법정대수* 대비 약 101.4%로 전국적으로 볼 때 법정대수를 처음으로 달성한 것으로 나타났다.

* 중증보행장애인 150명 당 특별교통수단 1대 이상 확보

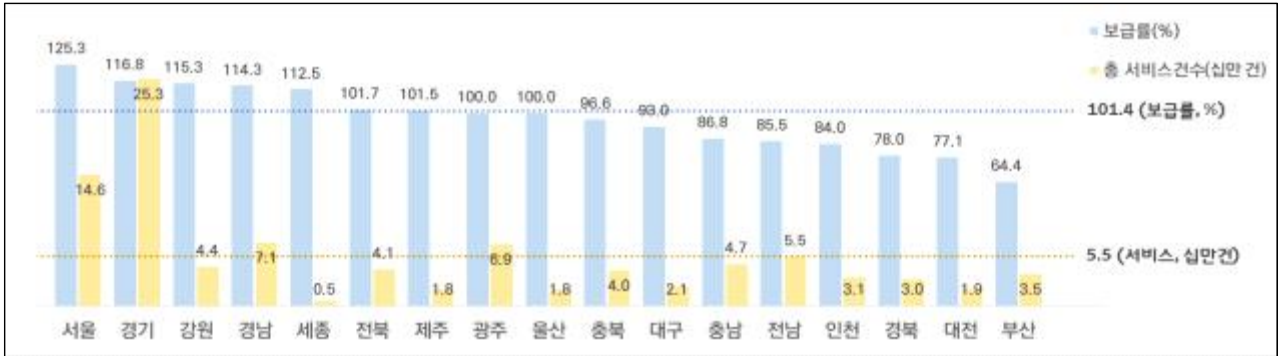
- 저상버스 배차간격은 ‘23년 전국평균 26.4분으로 ‘22년 26.8분에서 일부 개선이 되었으나, 지역 간 최대 81.2분의 편차가 있었다. ‘23년 저상버스 도입 노선 수는 2,497개로 ‘22년 1,831개 대비 666개 노선이 증가했다.

<지역별 저상버스 보급률, 배차간격>



- 특별교통수단 운행대수는 4,268대(‘22년)에서 4,600대로 332대 증가됐다. 전체 운행실적은 942만건으로 ‘22년 대비 83만건이 증가한 것으로 조사됐다(+9.7%). 광역이동은 41만건(‘22년 32만건)에 달하는 중·장거리 운행이 증가(+29%)한 것으로 나타났다.

<지역별 특별교통수단 법정대수 달성률 및 서비스 실적>



- 국토교통부 박정수 종합교통정책관은 “교통약자 이동편의 증진을 위한 관심으로 이동편의시설이 지속적으로 개선되는 결과가 나타났다. 실태조사 결과를 전국 교통행정기관 및 사업자에 제공하여 개선 방향을 제시할 계획”이라고 했다.
- 아울러 “이동편의시설 지속 확충 노력과 함께, 교통약자 서비스를 제고할 수 있도록 현장 종사자·관리자 교육을 강화하고 시청각 정보안내를 활성화하는 방향으로 정책을 유도해 나갈 계획”이라고 밝혔다.
- 한편, 이번 조사의 자세한 내용은 한국교통안전공단에서 운영 중인 교통안전정보관리시스템(<http://tmacs.kotsa.or.kr> 내 ‘교통약자 관련 정보’)와 e-나라지표(<http://www.index.go.kr/enara>)에서 확인할 수 있다.

※ (참고) 이동편의시설 그림 예시

담당 부서 <총괄>	종합교통정책관	책임자	과 장	신보미 (044-201-3797)
	생활교통복지과	담당자	사무관	윤영진 (044-201-4772)
담당 부서	한국교통안전공단	책임자	처 장	김현진 (054-459-7269)
	모빌리티플랫폼처	담당자	선임연구원	최민혜 (054-459-7451)

참고

이동편의시설 그림 예시

□ 교통수단(탈 것)

<p>1. 자동안내방송시설</p>	<p>2. 전자문자안내판(버스, 지하철)</p>
	
<p>3. 목적지표시(철도, 버스)</p>	<p>4. 교통약자용 좌석(도시철도, 버스)</p>
	
<p>5. 휠체어 사용자를 위한 공간(도시철도)</p>	<p>6. 손잡이(도시철도)</p>
	
<p>7. 장애인접근가능 표시(버스, 철도)</p>	<p>8. 출입구 통로(철도, 도시철도)</p>
	

□ **여객시설(건물 등)**

1. 보행접근로	2. 교통약자가 통행 가능한 출입구
	
3. 장애인전용주차구역	4. 승강기
	
5. 장애인전용화장실	6. 점자블록
	
7. 유도 및 안내시설	8. 경보 및 피난시설
	
9. 매표소	10. 음료대
	
11. 임산부 휴게시설	
	