



교통약자이동편의증진등에 관한 조례 (모범 조례안) 토론회



장애인이동권 투쟁을
지원해 주세요.

ARS 후원 060-700-1420

장애인이동권연대는 장애인의 사회적 권리를 보장받
기 위한 최소한의 권리인 이동의 권리를 쟁취하기
위해 투쟁하는 연대조직입니다. 장애인 이동권 쟁취
를 위해 작은 정성을 모아 주십시오

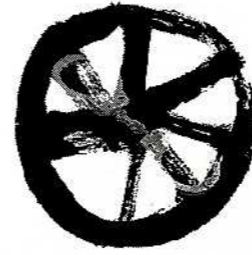
- 일시 : 2005년 8월 29일(월) 오후 2시
- 장소 : 국가인권위원회 배움터
- 후원 : 한국장애인재단

장애인이동권쟁취를위한연대회의 (<http://access.jinbo.net>)
 주소 : 서울시 종로구 사직동 1-27번지 서울어린이도서관 내
 전화 : 02-739-1420 / 전승 : 02-6008-5101 / 전자우편 : access420@hanmail.net



장애인이동권쟁취를위한연대회의





교통약자이동편의증진등에 관한 조례
(모범 조례안) 토론회

- 일시 : 2005년 8월 29일(월) 오후 2시
- 장소 : 국가인권위원회 배움터
- 후원 : 한국장애인재단



장애인이동권쟁취를위한연대회의

장애인들의 투쟁으로 만들어 낸 교통약자의 이동편의증진법...

- 장애인 등 교통약자들이 안전하고 편리하게 대중교통을 이용할 수 있으려면, 단지 위의 법률 제정만으로 만족해서는 안 됩니다.
- 현재 건설교통부가 준비하고 있는 교통약자의 이동편의증진법의 시행규칙/시행령이 제대로 만들어져야, 저상버스 도입 의무화를 위한 예산 확충 등 장애인 이동권 보장을 위한 국가의 책무를 강제할 수 있습니다.
- 또한 장애인 이동권에 관한 지방자치단체의 책무를 강제하기 위해서는 장애인 이동권 보장에 관한 강력한 조례를 제정해야만 합니다.

약사(略史) - 교통약자의 이동편의증진법이 제정되기까지

- △ 2001년 1월, 오이도역에서 장애인 부부, 장애인옹수직형리프트 이용 도중 추락 사고 발생
- △ 2001년 2월, 오이도역 사태 해결을 위한 비대위를 조직해, 지하철 철로 점거 농성 진행
- △ 2001년 4월, 장애인이동권쟁취를위한연대회의 결성
- △ 2002년 ~ 2004년 : 점거농성(서울시청, 국가인권위원회, 광화문 이순신동상, 서울역/시청역/광화문역 철로, 8-1번 시내버스), 천막농성(서울시청 앞, 서울역 광장, 광화문역, 국회 안팎), 서명운동(대학로, 동대문운동장역, 혜화역, 종로3가역, 서울역 등 전국 곳곳, 온라인서명운동, 참가인원 총 58만여명), 각종 집회, 각종 토론회 및 공청회 등 이동보장법률 제정을 위한 투쟁 사업 진행.
- △ 2003년 11월 : '장애인, 노인, 임산부 등의 교통수단 이용 및 이동보장에 관한 법률' 제정을 위한 공대위 결성
- △ 2004년 10월 19일 : 이동보장법률 제정을 위해 국회 앞 무기한 천막농성 진행
- △ 2004년 12월 31일 : 장애인이동권연대 등(현애자익원 대표발의)이 발의한 이동보장법률과 건설교통부가 발의한 법률이 병합되어, "교통약자의 이동편의증진법"이라는 명칭으로 국회 본회의에 통과됨.
- △ 2005년 현재 : 건설교통부에서 "교통약자의 이동편의증진법" 시행령과 시행규칙을 마련하고 있음. 또한 장애인이동권연대, 민주노동당에서 지방자치단체가 장애인 이동권 관련 예산 확보를 의무화할 수 있는 내용을 골자로 한 "교통약자의 이동편의증진에 관한 조례" 제정 운동 진행



사진1. 발산역 리프트 추락사고에 대한 서울시 규탄 거리 행진 (2002.7.)

차례

1. 발제문 (pp.5~7.)
배용호(장애인편의시설촉진시민연대, 장애인이동권연대 공동대표)
- 교통약자의 이동편의증진에 관한 조례(안) (pp.8~12.)
2. 토론문 - ① (pp.13~17.)
심재욱(민주노동당 서울시의원)
3. 토론문 - ② (pp.18~20.)
신윤근(건설교통부 육상교통기획과)
4. 토론문 - ③ (pp.21~30.)
서영자(충북장애인권연대 정책국장)
5. 토론문 - ④ (p.31.)
김광이(장애인차별금지법제정추진연대 사무국장)
6. 참고자료 (pp.32~40.)
교통약자의 이동편의증진에 관한 법률(법률 제7382호, 2005년 1월 27일 제정)



사진2. 서울시 지하철 46개 역사, 리프트 설치 강행에 대한 규탄 집회 (2005.6.28.)



교통약자의이동편의증진에관한조례안 토론회 · 발제문

이동편의증진조례 제정의 필요성과 제정방향

배응호(장애인이동권연대 공동대표,
장애인편의시설촉진시민연대 정책실장)

들어가는 말

지난해(2004. 12. 29)에 “교통약자의이동편의증진법”(이하 이동편의증진법)이 제정되었다. 이동편의증진법의 제정으로 그 동안 법적인 근거와 제도적인 뒷받침이 없어 보장받지 못했던 이동권을 하나의 권리로서 당당하게 보장받을 수 있는 길이 열리게 되었다. 그러나 이동편의증진법 만으로 이동권의 모든 부분이 해결되는 것은 아니다. 이동편의증진법이 아직 본격적으로 시행(2006. 1. 28)이 되지 않은 현재의 시점에서 실질적인 시행효과를 이야기하면서 조례를 논의하는 것이 성급한 일일 수도 있지만, 이동편의증진법 이전부터 이동조례에 대한 논의가 있었던 만큼 오히려 법률과 조례가 함께 나아가 주는 것이 이동권 보장을 위해서 필요하다고 할 수 있다.

이동편의증진조례 제정의 필요성

이동편의증진법은 기존의 ‘장애인·노인·임산부등의편의증진보장에관한법률’(이하 편의증진법)을 보완하여 도로, 교통수단, 여객시설 등에 대한 접근성을 보장하기 위해 제정되었다. 하지만 이동편의증진법은 ‘장애인·노인·임산부등의교통수단이용및이동보장에관한법률’ 입법추진 공동대책위원회(이하 이동보장법률공동대위)가 요구해 온 당사자의 참여가 철저히 배제되어 있다. 이것은 단지 이동편의증진법만의 문제가 아니라 우리나라의 대부분의 법률들이 가지고 있는 한계일 것이다. 이동보장법률공동대위에서는 당사자의 참여를 보장하기 위해 이동정책위원회의 설립과 시민청구권 등을 요구했었다. 그러나 법 제정 과정에서 이동정책위원회는 별도의 위원회를 만들 수 없으며, 위원회가 이동보장법률공동대위의 요구처럼 행정적 능력을 가질 수는 없다는 이유에서 받아들여지지 않았고, 시민청구권 역시 국내법의 사례가 없다는 이유에서 거부되었다.

따라서 이동편의증진법만을 두고 볼 때, 시민 및 당사자의 참여가 보장된 유일한 부분은 중앙도시교통정책심의위원회를 통해 의견을 개진하는 것이다. 그러나 이 대안 역시 중앙도시교통정책심의위원회에 장애인 1인을 포함시키는 정도여서, 당사자의 참여를 보장한다고 이야기할 수 없을 것이다. 장애인 1인이 모든 장애인의 당사자를 대표할 수도 없을 뿐 아니라 누가 참여하느냐에 따라 대표성은 현저히 달라지기 때문이다. “교통약자 이동편의증진 등에 관한 조례”(이하 이동편의증진조례)는 바로 이러한 당사자의 참여를 보다 지자체의 특성에

맞게 보장해 줄 수 있는 통로이다.

이동편의증진조례의 또 하나의 필요성은 이동편의증진법을 보완하기 위해서이다. 이동편의증진법 제2장에는 5년마다 교통약자이동편의증진계획을 수립하도록 되어 있고, 각 지방자치단체마다 지방교통약자이동편의증진계획을 수립하도록 하고 있으며, 이러한 이동편의증진계획에 저상버스 도입 등을 의무화하도록 하고 있다. 또한 제3장 제16조에는 특별교통수단을 도입하도록 하고 있고, 이를 위해 이동지원센터를 설립하여 운영하도록 하고 있다. 그리고 이에 대한 부분을 조례로서 제정하도록 하고 있다.

결국 이 모든 부분은 조례에 위임된 사항이라고 할 수 있으며, 이에 따라 필요한 조례를 당사자의 입장에서 내용을 구성하여 조례 제정 운동을 벌여나가는 것이 바람직한 것이다. 현재 이동편의증진법의 구조에서 볼 때, 당사자의 참여는 거의 불가능하며, 조례만이 대안이라고 할 수 있다. 따라서 조례마저 행정편의 위주로, 시의회 차원에서 적당히 제정된다면 당사자가 참여할 수 있는 통로는 영영 사라져 버리는 것이다. 결국 당사자의 참여는 조례 제정 운동을 통해 실현시킬 수밖에 없으며, 그것은 제정의 과정에 국한되는 것이 아니라 조례의 내용에 있어서도 역시 마찬가지로 적용되는 문제이다.

이동편의증진조례 모범조례안의 주요 내용

이동편의증진조례 모범조례안은 모두 19조와 부칙으로 구성되어 있다. 그 내용을 개괄적으로 살펴보면 다음과 같다.

- 제1조 목적
- 제2조 정의
- 제4조-제6조 교통약자이동편의증진위원회
- 제7조-제9조 교통약자이동편의증진계획
- 제10조-제11조 저상버스의 도입과 운영
- 제12조-제14조 이동지원센터
- 제15조-제18조 특별교통서비스
- 제19조 예산
- 부칙

개괄적인 구조에서 알 수 있듯이 조례의 주요 내용은 교통약자이동편의증진위원회의 설립과 운영, 교통약자이동편의증진계획의 수립, 저상버스의 도입과 운영, 이동지원센터와 특별교통서비스의 제공 등 4가지 분야이다. 이 가운데 교통약자이동편의증진계획의 수립, 저상버스 그리고 이동지원센터는 이동편의증진법에서 위임된 사항이므로 조례에서 당연히 포함될 것으로 예상되는 부분이다. 다만, 교통약자이동편의증진위원회는 이번 조례에서 새롭게 포함시킨 내용이며, 당사자의 참여라는 점에서 가장 중요하고 핵심적인 내용이라고 할 수 있다.

건설교통부는 당사자의 참여를 중앙도시교통정책심의위원회(지역은 지방도시교통정책심의위원회)를 통해 해결할 수 있다는 막연하고 낙관적인 견해를 가지고 있다. 그러나 당사자의 참여는 건설교통부에서 생각하듯이 1명의 장애인이 위원회의 일원으로 참여한다고 해서 보장될 수 있는 것이 아니다. 이에 이번 모범조례안에서는 각 지방자치단체에 교통약자이동편의증진위원회를 설립하도록 하고, 이 위원회에 각 지방자치단체의 이동편의

증진 계획의 수립과 시행 그리고 감독의 권한을 부여하며, 이 위원회의 과반 수 이상을 당사자로 구성하도록 함으로써 당사자의 참여를 보장하고자 한다.

즉 이 위원회는 교통약자가 당사자로 참여함과 동시에 지방자치단체의 이동편의증진 정책에 대한 심의와 감시를 할 수 있는 권한을 부여함으로써 당사자의 입장에서 정책이 수립되고 시행될 수 있도록 한 것이다. 따라서 이 위원회는 기존의 자문성격의 위원회와는 매우 다른 성격을 갖고 있다고 할 수 있다.

교통약자이동편의증진계획에 있어서 핵심적인 내용은 지방자치단체 내에 이동편의증진을 위한 별도의 부서를 신설하고 전문인력을 배치해야 한다는 것과 이동편의증진법에서 규정된 내용 외에 이동 실태에 대한 조사를 포함시킨 것이다. 이것은 별도의 부서가 설치되지 않는 한 이동편의증진정책은 수많은 다른 업무에 밀려 올바르게 시행될 수 없기 때문이며, 결국 이것은 전문성을 확보하지 못한 채 탁상공론으로 끝나버릴 수 있기 때문이다. 이동 실태에 대한 조사는 정확한 실태 파악만이 정확한 정책과 예산을 수립할 수 있기에 포함된 내용이다.

저상버스의 도입 역시 이동편의증진법에서 위임한 내용이나, 조례에서는 보다 강력하게 매년 교체되는 버스의 50% 이상을 저상버스로 교체하도록 의무화 하였다. 이것은 결국 10년 내에 전체 버스의 50% 이상이 저상버스로 된다는 것을 의미한다. 물론 이러한 교체 비율은 지방자치단체의 여건에 맞게 수정할 수는 있을 것이다. 그러나 최소한 건설교통부의 계획인 30%보다는 높아야 하며, 가능하다면 50%까지 교체 비율을 높여가야 할 것이다.

특별교통서비스는 서울시에서 운행하는 장애인콜택시는 다른 성격의 교통서비스이다. 장애인콜택시는 한번 이용하면 등록이 되고, 등록이 되면 언제든지 이용이 가능하며, 이용요금은 거리에 비례해서 지불하게 된다. 그러나 특별교통서비스는 대중교통 이용이 어려운 교통약자를 위한 서비스로서 사전에 이용대상자에 대한 심의가 이루어지고, 이 심의를 통해 이용대상자로 선정된 교통약자만이 이용할 수 있으며, 사전에 예약제로 운영이 되고, 이용요금은 버스 요금에 준하여 정하게 된다.

이동지원센터는 이러한 특별교통서비스를 운행하기 위한 운영기관이며, 이동지원센터를 통해 대상자 선정, 교통서비스의 제공 등이 이루어지게 된다. 특별교통서비스는 대중교통에 대한 완전한 접근이 보장될 때까지는 대중교통을 보완하는 형태로 운영이 되며, 대중교통에 대한 완전한 접근이 보장된 이후에는 접근가능한 대중교통마저 이용이 어려운 중증의 교통약자를 위한 특별서비스 성격을 지니게 된다.

마치는 말

이 모범조례안은 말 그대로 하나의 예를 제시한 것뿐이다. 따라서 가능한 많은 내용을 담으려 노력했으며 아울러 보편적인 내용을 담으려 했다. 따라서 각 지방자치단체의 정책이나 특성에 맞게 변경해서 제정을 해야 한다. 예를 들어 서울시의 경우를 본다면, 특별교통서비스와 아울러 장애인콜택시에 대한 언급이 포함될 것이며, 지하철과 경전철에 대한 내용도 포함될 수 있을 것이다.

조례의 성격상 벌칙은 포함되지 않는 것이 일반적이다. 따라서 이번 모범조례안에서도 벌칙은 포함시키지 않았다. 조례는 지방자치단체가 시행주체가 되므로 벌칙을 포함시킨다고 해도 결국은 유명무실해지기 때문이다.

조례 제정 운동은 조례제정 자체에도 목적이 있지만, 제정된 이후의 지속적인 감시와 감독이 더 큰 목적인다고 할 수 있다. 이동편의증진조례가 장애인을 포함한 교통약자의 이동권을 보장하는 하나의 밑거름이 되기를 희망한다.



교통약자이동편의증진 등에 관한 조례(안)

제1장 총칙

제1조(목적) 이 조례는 교통약자의이동편의증진법에 의한 이동편의증진을 보장하고 이를 통하여 지방자치단체의 교통약자의 대중교통에 대한 접근과 특별교통서비스의 이용을 보장함으로써 장애인을 포함한 교통약자의 동등하고 완전한 사회참여에의 보장을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

1. “교통약자”라 함은 교통약자의이동편의증진법 제2조에 의한 교통약자를 말한다.
2. “특별교통서비스”라 함은 교통약자의 이동을 지원하기위하여 국가 및 지방자치단체 휠체어리프트 등이 장착된 차량을 통한 교통수단을 제공하는 것을 말한다.
3. “저상버스”라 함은 자동차관리법 제2조제1항의 규정의 의한 자동차 중 여객자동차운수사업법 제3조 및 동 시행령 제3조 제1호의 노선여객자동차운송사업 및 제2호 가목의 전세버스운송사업에 의하여 운행되는 자동차 가운데, 계단이 없이 바닥이 낮게 설치된 버스를 말한다.

제3조(적용범위) 이 조례는 법이 허용하는 범위 하에서 교통약자의 이동편의증진 사업과 관련된 자치구의 해당 조례·규칙의 내용에 우선하여 적용됨을 원칙으로 한다.

제2장 교통약자이동편의증진위원회

제4조(교통약자이동편의증진위원회의 기능) 위원회는 지방자치단체의 교통약자이동편의증진사업에 관한 다음 각 호의 사항을 심의한다.

1. 교통약자의 이동편의 증진 계획의 수립 및 평가
2. 교통약자의 이동편의 증진 계획 사업의 기본방향 및 정책에 관한 시행계획 수립
3. 이동지원센터의 설치, 운영, 감독에 관한 사항
4. 이동지원센터 직원의 교육 및 위탁에 관한 사항
5. 도서, 벽지, 농어촌 등의 교통약자의 이동편의 증진 계획에 관한 사항
6. 특별교통수단의 종류 및 비용에 관한 사항
7. 그 밖에 교통약자 이동편의에 관련되어 필요한 사항

제5조(교통약자이동편의증진위원회의 구성)

- ① 위원회는 15인 이상 30인 이하로 구성한다.
- ② 위원회의 과반수는 반드시 교통약자이어야 한다.
- ③ 위원회의 위원은 다음 각 호의 자격을 갖춘 자여야 한다.
 1. 장애인단체, 노인단체등 교통약자 관련 단체에서 5년 이상의 경력을 갖춘 자
 2. 교통 및 이동 관련 업무 담당자 중 국장급 이상의 공무원
 3. 교통관련 분야의 교수 및 이에 준하는 전문가
- ④ 위원회는 필요에 따라 소분과를 둘 수 있다.

제6조(교통약자이동편의증진위원회의 설치 및 운영)

- ① 지방자치단체는 교통약자의 이동편의증진 사업을 효과적으로 지원하기 위하여 교통약자이동편의증진위원회를 설치하여야 한다.
- ② 위원회 회의는 분기별 1회 개최를 원칙으로 하되, 지방자치단체의 교통약자이동편의증진계획 수립 일정을 반영하여 그 이전에 개최한다.
- ③ 위원장은 각 회의 개최시에 서기를 선임해야 하며, 회의 종료 후 15일 이내에 위원들의 확인을 거쳐 회의록을 공개한다.
- ④ 위원은 개인 혹은 공동으로 안전을 상정할 수 있다.
- ⑤ 위원장은 교통약자의 이동편의증진계획을 수립하는 1/4분기 회의 종료 시에 해당 계획을 시장에 제출하며, 시장은 이를 공포하여야 한다.
- ⑥ 위원의 임기는 2년으로 하되 결원이 생길 경우, 제5조의 자격 요건을 갖춘 자로 충원 한다.
- ⑦ 그 밖에 위원회 운영에 있어 발생하는 사항은 시의 여타 위원회 운영의 관례에 따른다.

제3장 교통약자이동편의증진계획의 수립

제7조(의견청취 및 공청회) 지방자치단체장은 교통약자의 이동편의증진계획을 수립하고 이를 지방자치단체에 제출함에 있어 주민들을 상대로 한 공청회를 개최하고 의견을 청취하여야 하며, 교통약자이동편의증진위원회 회의시 교통약자 당사자, 교통약자 관련 전문가, 단체 등 기타 관계자로부터 심의를 받아야 한다.

제8조(교통약자의 참여) 지방자치단체장은 교통약자의 이동편의증진계획 수립에 있어서 교통약자이동편의증진위원회의 의견을 청취함은 물론 교통약자 당사자를 참여시켜 계획을 수립하여야 한다.

제9조(이동편의증진계획의 시행)

- ① 지방자치단체장은 이동편의증진계획 시행을 위하여 필요할 경우 관련부처 및 부서를 신설하고 필요한 인적 자원과 예산을 확보해야 한다.
- ② 지방자치단체장은 이동편의증진계획에 다음 각 호의 내용을 포함시켜야 한다.
 1. 저상버스 도입 계획과 운영 계획
 2. 이동지원센터의 설립과 운영 계획
 3. 특별교통서비스의 제공과 운영 계획
 4. 지방자치단체 여객시설의 조사와 개선 계획
 5. 지방자치단체 보행환경 정비와 개선 계획

6. 지방자치단체 시각장애인과 청각장애인을 위한 이동편의정보 제공 계획
7. 이동편의증진을 위한 예산의 수립
8. 교통약자의 이동 실태에 대한 실태조사
9. 그 밖에 지방자치단체장이 필요하다고 인정되는 사항

제4장 저상버스

제10조(저상버스 도입 계획)

- ① 지방자치단체장은 저상버스 도입의 활성화를 위해 다음의 사항을 수행하여야 한다.
 1. 저상버스를 도입하는 운송사업주의 우선 선정
 2. 저상버스 도입을 위해 필요한 예산의 확보
 3. 저상버스 도입을 위한 버스 정류장 및 보도의 정비
 4. 저상버스 도입을 위한 도로의 정비
- ② 지방자치단체장은 매년 교체되는 버스차량의 50%이상을 저상버스로 대체해야 한다.
- ③ 지방자치단체장은 저상버스 도입에 있어 추가되는 비용을 운송사업주에게 지원해야 한다.

제11조(저상버스의 운영)

- ① 지방자치단체장은 저상버스를 운영하기 위해 필요한 행정적 조치를 강구해야 한다.
- ② 지방자치단체장은 저상버스를 운영하는 운송사업주 및 운전자에 대한 교육을 정기적으로 실시하여야 한다.
- ③ 지방자치단체장은 저상버스의 올바른 운영과 이용을 위하여 필요한 경우 이를 홍보하고 교육하여야 한다.

제5장 이동지원센터

제12조(이동지원센터의 기능) 이동지원센터는 다음 각 호의 업무를 수행한다.

1. 특별교통서비스를 이용하려는 자의 신청 접수
2. 특별교통서비스 차량 운행
3. 특별교통서비스 이용자에 대한 자격 심의
4. 교통약자의 이동지원에 관한 정보의 수집 및 제공
5. 교통약자의 이동지원 운전자 및 관련자에 대한 안내 및 상담, 교육
6. 교통약자의 이동수단 및 특별교통서비스에 대한 종합정보망의 구축 및 홍보, 정보지 간행물의 발간 및 보급 등
7. 그 밖에 이동지원에 관하여 필요한 사항

제13조(이동지원센터의 설치 및 운영)

- ① 지방자치단체장은 교통약자의 이동에 관한 정보의 제공 및 상담, 서비스 연계를 위하여 이동지원센터를 설치, 운영하여야 한다.
- ② 이동지원센터에는 이동지원센터의 장과 7인 이상의 이동전문요원을 둔다.

- ③ 이동지원센터는 주7일, 일 24시간제로 운영되어야 한다.
- ④ 이동지원센터의 보유 차량은 휠체어사용자가 승하차하기 편리한 구조로 되어있어야 한다.
- ⑤ 이동지원센터의 설립 및 운영에 필요한 예산을 수립하고 시행하여야 한다.

제14조(관리 및 운영)

- ① 이동지원센터는 지방자치단체에서 직접 운영하되, 부득이한 경우 자격을 갖춘 단체 및 기관에게 위탁 운영할 수 있다.
 1. 지방자치단체에서 이동지원센터를 직접 운영할 경우 이동지원센터의 직원 및 근로자는 지방자치단체의 직원에 준하는 근로자격을 갖는다.
 2. 지방자치단체 이동지원센터의 운영에 필요한 모든 예산은 지방자치단체에서 지원한다.
 3. 지방자치단체 이동지원센터의 운영과 관리는 이동편의증진회의의 심의를 거쳐야 한다.
- ② 위탁운영의 경우 위탁운영자의 선정방법은 공개모집으로 하고, 지방자치단체장은 교통약자의이동편의증진위원회의 심의를 거쳐 위탁운영자를 결정한다.
- ③ 위탁운영자의 심사항목은 위탁운영자의 공신력 및 전문성, 교통약자의이동지원사업 운영 실적, 이동지원센터 운영계획 등이 포함되어야 한다.

제6장 특별교통서비스

제15조(특별교통서비스)

- ① 특별교통서비스는 이동지원센터에서 운행하는 차량으로서 다음의 각 호에 해당하는 교통서비스를 제공한다.
 1. 특별교통서비스 이용자를 목적지에서 목적지까지 이동지원한다.
 2. 이용요금은 버스 및 도시철도 요금에 준한다.
 3. 예약제로 운행하며, 장기 이용도 가능하다.
 4. 특별교통서비스의 이용자는 이동지원센터에서 심의하여 결정한다. 이동지원센터의 심의를 받지 않은 자는 이용할 수 없다.
 5. 특별교통서비스의 이용자는 해당 이동지원센터가 위치한 지방자치단체의 거주자로 한한다.
 6. 특별교통서비스의 차량은 휠체어 사용자가 승하차하기 편리한 구조를 갖추어야 한다.
 7. 특별교통서비스의 운전자는 이용자의 승하차를 지원하여야 한다.

제16조(특별교통서비스의 이용대상)

- ① 특별교통서비스의 이용대상자는 이동지원센터의 심의를 거친 자에 한한다.
- ② 특별교통서비스의 이용대상자는 다음과 같다.
 1. 대중교통서비스의 이용이 어려운 교통약자
 2. 자가운전이 어려운 교통약자
 3. 혼자서 외출 및 이동이 어려운 교통약자
 4. 그 밖에 특별교통서비스가 필요하다고 인정되는 자

제17조(특별교통서비스의 이용신청) 특별서비스의 이용 및 신청에 관한 규정은 별도의 지침을 둘 수 있다.

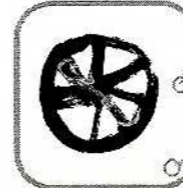
제18조(특별교통서비스의 이용요금) 특별교통서비스의 이용요금은 버스와 도시철도 이용요금의 2배를 초과할 수 없다.

제7장 예산

제19조(예산의 확보) 지방자치단체장은 교통약자의이동편의증진사업의 재정확보를 위해 노력해야 하며 이를 예산 편성에 적극적으로 반영하여야 한다.

부칙

제1조(시행일) 이 조례는 제정된 날로부터 즉시 시행한다.



교통약자의이동편의증진에관한조례안 토론회 - 토론문 ①

서울 '이동편의증진 조례'제정에 앞서 고려할 지점들

심재욱

(서울시의원, 보건사회위원회, 민주노동당)

○ 발제자가 제시한 '교통약자의이동편의증진조례'는 그동안 수차례의 문제제기에도 불구하고 질적으로 바뀌지 않은 일선 지방정부의 교통·복지행정을 강제할 수 있는 수단인 마련이라는 측면에서 상당한 의미를 지닌다고 생각함.

- 특히 이 조례가 지난 1월 27일자로 제정되어 내년 1월부터 시행 예정인 '교통약자의이동편의증진법'에서 규정하고 있는 법정 조례라는 점에서 지방정부 차원의 조례제정은 불가피하게 수용될 수밖에 없는 상황에서, 조례의 제정여부 보다는 '어떻게 하면 법에서 규정하고 있지 못하는 부분을 구체화해서 규정할 것인가'라는 부분에 주목하는 것이 타당하다고 볼 수 있음.

- 따라서 발제자의 전반적인 발제의 방향 및 배경에 대해서는 전적으로 동감하면서, 모범 조례안이 서울시에 적용될 경우 반드시 고려해야 될 사항을 중심으로 지적하는 것으로 토론을 하고자 함.

○ 토론자는 발제자의 발제문 및 '교통약자이동편의증진조례' 모범안과 관련하여 △ 교통약자이동편의증진위원회(이하 위원회)의 구성 범위 및 기능 △ 버스 준공영제와 저상버스 의무비율 △ 이동지원센터와 장애인콜택시 등 모범조례안에 포함된 3가지 문제를 간단하게 지적하고, 이후 기타로 고려해야 될 부분을 간단하게 추가하면서 '서울시교통약자이동편의증진조례(안)'의 대략적인 방향에 대해 논의하고자 함.

1. 교통약자이동편의증진위원회의 구성 범위 및 기능

- 모범 조례안에서 명시하고 있는 위원회는 상위법에 위임 근거가 없는 기구이기는 하나, 광역지방정부차원에서 그간에 추진된 장애인 관련 사업을 보았을 때 반드시 필요한 정책 조정 기구라 할 것임.

→ 하지만 법 제7조(지방교통약자이동편의증진계획의 수립 등)에서는 해당 계획을 '지방도시교통정책심의위원회'의 심의를 거치도록 한 바, 모범조례안에서 제시하고 있는 위원회의 기능과 충돌됨.

→ 이와 별도로 서울시에는 버스정책 관련하여 '버스정책시민위원회'가 있어 이에 대한 조례간 우선

성에 대한 규정이 필요할 것임.

- 특히 서울의 경우, 작년 행정사무감사 결과로 지하철 역사의 장애인 편의시설 실태조사를 실시할 때 서울시 본청의 장애인 복지과 이외에도 지하철건설본부 등 유관기관과의 사업 협조가 필수적이었음.

- 따라서 조례안 제4조의 1, 2항 '이동편의증진계획'에 대한 수립과 평가 및 6항 특별교통수단에 대한 항목의 실효성을 갖기 위해서는 관련 유관부서와의 협의를 필수 항목으로 넣는 것이 필요함.

→ 이를 위원회의 지위를 격상시켜(위원장을 공동위원장으로 하여 행정부시장 당연직으로 하고 민간 쪽에서 위원장을 맡되, 교통국의 국/과장급이 당연직 부위원장이거나 실무간사 역할을 수행하도록 명문화하는 방안 등) 실질적인 집행력을 담보할 수 있도록 하든지,

→ 위원회 산하에 별도의 협의기구를 두고 유관부서 및 유관기관(양 지하철공사(지하철건설본부), 버스사업조합 등을 포함한)과의 사업 협의를 하도록 명문화하는 방안이 고려되어야 할 것으로 생각됨.

- 또한 법상 5년 단위의 계획으로 명문화되어 있는 편의증진계획의 실효를 확보하기 위해서는 매년 수립하게 되어 있는 연차별시행계획(법 제8조)에 대한 점검 및 조정의 권한이 명시적으로 위원회의 기능으로 규정되어 있어야 할 필요가 있음.

- 이와 더불어 위원회의 회의를 정례회의의 임시회 규정을 별도로 명시하고, 위원의 연임 규정에 대한 판단도 필요할 것임.

- 또한 모범조례안 제8조의 사항은 제4조에서 규정하고 있는 위원회의 기능과 제7조에서 규정하고 있는 공청회 개최와 중복됨은 물론, 위원회의 심의 기능을 침해할 소지가 있으므로 이를 '평가'하는 역할로 조정하는 것이 적당할 것임.

2. 버스 준공영제와 저상버스 의무비율

- 서울시는 작년 7월부터 버스체계 개편을 통해 버스 준공영제를 실시하고 있으며, 이것의 핵심은 지방정부가 지방 대중교통체계에 대해 일정 정도의 의무와 권한을 가진다는 점임(수많은 제기된 한계점에도 불구하고).

- 법 제14조는 저상버스 도입과 관련하여, △ 광역지방정부는 이동편의증진계획 수립시 저상버스 도입계획을 포함시켜야 하며 △ 저상버스를 일정수 이상을 지니고 있는 사업자에 대해서는 우선적으로 운송사업자면허를 부여하고 △ 지방정부는 버스업체에 저상버스 도입계획에 따른 재정지원을 명문화하고 있음.

- 현행 서울시의 버스준공영제 체제에서는 서울시가 버스운송사업자에게 저상버스 도입을 비교적 용이하게 강제할 수 있으며, 이미 버스운송비와 관련되어 예산을 지원하고 있기 때문에 이를 활용하는 것은 그리 어렵지 않을 것임.

→ 실제로 2004년 11월 서울시에서 제출한 자료에 따르면, 당시 46대의 저상버스(굴절저상버스 포함)가 운행 중에 있으며 작년 말까지 50대를 추가하여 총 98대를 운행하겠다고 밝히고 있음. 또한 향후 계획을 통해 2005년 저상버스 67대, 2006년 저상버스 135대/굴절버스 58대를 확충하고 2010년까지 연간 100대씩의 저상버스를 추가 도입하겠다는 계획을 가지고 있음.

→ 또한 서울시의 '여객자동차운수사업의 재정지원 및 한정면허등에 관한 조례'의 제3조(재정지원 대상)의 4항 가목에 "저상버스 등의 도입으로 인한 구입비"를 지원할 수 있도록 명시하고 있어 서울시의 재정지원 자체에는 어려움이 없을 것임.

- 다만 서울시가 저상버스 도입과 관련된 기술자문 및 평가를 위해 2002년부터 시행하고 있는 저상버스도입추진위원회가 사실상 유명무실화되어 버린 점, 그리고 이 기능이 버스정책시민정책단 운영으로 이관되었으나 저상버스 도입과 관련된 논의를 하지 않고 있다는 점은 지적될 필요가 있음.

※ 저상버스도입추진위원회는 서울시의원, 장애인, 노인단체, 학계, 전문연구기관, 교통관련시민단체, 버스사업자 등으로 구성되어 13차의 회의 동안 20명에서 10명 사이의 인원이 참여하였음.

3. 이동지원센터와 장애인콜택시

- 조례에서는 교통약자의 이동편의를 지원하기 위해 별도의 이동지원센터를 두도록 하고, 이동지원센터에서는 특별교통서비스를 제공하도록 되어 있음.

- 이와 관련하여 서울시의 경우, 이미 실행되고 있는 장애인 콜택시 사업에 대한 평가 및 역할 조정이 필요하다고 여겨짐.

- 현재 장애인 콜택시 사업은, 2002년 12월 장애인 콜센터에 대한 서울시설관리공단과 민간사업자인 시너소어(주)가 위수탁계약을 체결함으로써 시작되었음. 하지만 서울시는 '장애인 콜택시 콜센터'를 구축한 후 기존 업체와 계약을 해지한 후 '개인택시사업자'에게 재위탁을 시행하고자 하고 있음.

- 뿐만 아니라, 지난 2년간 운행된 서울시 장애인콜택시 사업은 △ 콜택시 기사를 개인사업자로 임의 해석하여 일방적으로 계약해지하고 △ 최초 100대에서 추가적인 증차를 하지 않음으로 인해 콜인입대비 성사율이 04년도 37%로 나타나는 등 서비스 질 하락이 나타나는 등의 문제점이 발생했음.

- 특히 서울시시설관리공단이 9월 '콜센터' 구축을 준비하면서, 경제상의 이유로 직영대신 위탁을 추진하고 있어 기존의 장애인 콜택시 운영에서 나타난 문제점이 또다시 제기될 가능성이 매우 크다고 할 것임.

- 따라서 서울시에 별도의 이동지원센터를 두게 된다면 우선적으로 직영을 추진하는 방안으로 모색하되, 위탁시에 위탁업체에 대한 평가항목을 세분화하여 명시할 필요가 있으며 무엇보다 이동전문요원의 처우에 대한 명시적 규정이 필요할 것임.

→ 이는 이동지원센터의 운영과 관련된 연간 혹은 분기별 평가를 위원회에서 진행하면서 인력 충

원 등의 사항을 결정하고, 매년마다 이동지원센터의 운영실적 및 소요 비용을 검토하여 추가지원을 가능하도록 하는 방안 등등이 고려될 수 있음.

4. 기타: 시민축진단, 관련조례 개정, 재정확보방안

- 또한 현재 서울시의 교통/도로 건설 등과 같은 사업에 있어 형식적인 장애인 참여가 이루어지고 있다는 점을 주목해야 할 것임.

- 서울시는 2000년부터 서울시편의시설설치시민축진단을 구성하여 운영하고 있으며, 총 147명으로 전문위원 22명과 자치구당 5명의 축진단원(전체 125명) 편성되어 있음.

- 시민축진단은 서울시에서 추진하는 편의시설 점검시에 공동으로 참여하는 등 형식적 요건을 갖추는 장치가 되고 있음.

→ 2004년 복지부 지침에 따라 “시도별로 선정한 단체”에 관련 사업을 위탁토록 되어 있으며, 서울시의 경우 지장협 서울지부가 맡고 있음. 특히 축진단 사업은 올해부터 지방이양사무로 되어있어, 작년 복지부 지침의 구속력이 사라진 바 이에 대한 대응도 고민해야 할 것임.

- 하지만 실제 올해만 7천만원 가량의 예산이 책정되어 △ 장애인전용주차구역 홍보포스터 배부 △ 장애인전용주차구역 홍보캠페인 실시 △ 장애인전용주차구역 단속 등의 사업만을 진행하여 실질적인 편의시설 점검을 실행하고 있지 못함.

○ 또한 추가적으로 논의되어야 할 지점들이 있는 바, 우선 서울시에는 이동편의시설과 관련된 교통수단별, 기관별 역할과 기능을 규정하는 조례들이 존재하고 있다는 점이 고려되어야 함.

- 서울시의 자치법규로 존재하는 관련 조례를 살펴보면,

1. 서울특별시버스정책시민위원회조례
2. 서울특별시교통사업특별회계설치조례
3. 서울특별시도시철도공사설치조례
4. 서울특별시지하철공사설치조례
5. 서울특별시여객자동차운수사업의재정지원및한정면허등에관한조례
6. 서울특별시장애인콜택시관리및운영에관한조례

- 따라서 이후 구성될 서울조례제정 TFT에서는 위에서 열거한 지점들과 함께 관련 조례의 개정 필요 여부를 판단하면서 작업을 진행시켜야 할 것임.

○ 다음으로는 저상버스 도입 지원등과 관련된 지방정부의 지원재정을 어떻게 확보할 수 있는가의 방안임.

- 이는 현행 ‘서울특별시교통사업특별회계설치조례’에 의해 운영되고 있는 교통사업특별회계의 활용방안에 대한 고민이 필요함.

→ 현재 교통사업특별회계는 조례에 의해, 교통관리계정, 주차장관리계정, 교통방송운영계정의 3가지 계정으로 운영하고 있는바, 별도의 ‘저상버스도입계정’을 마련하던지 아니면 별도의 조문개정을 통해 저상버스 등에 대한 지원이 가능하도록 하는 것도 고민할 필요가 있음.

○ 발제자가 제안한 교통약자편의증진조례는 매우 시급한 과제임과 동시에 절대적으로 필수적인 법제도적 장치라고 볼 수 있으므로 조례 제정을 위해 관련 단체 및 당사자들의 노력이 절실히 필요한 때임.



교통약자의이동편의증진법 조례(안) 검토

신윤근

(건설교통부 육상교통기획과 사무관)

□ 제1조(목적)

- 교통약자의이동편의증진법은 전국 단위로 교통약자의 이동편의증진을 위하여 필요한 이동편의시설 설치기준의 최소기준을 정하고, 교통약자의 이동편의증진 관련 정책의 집행을 위하여 필요한 절차를 규정하고 있으므로,
- 각 지자체의 교통수단·시설의 현황 및 지역적 여건을 고려하여 법령의 범위내에서 조례를 규정하는 것은 타당한 것으로 판단됨

□ 제2조(정의)

- “교통약자”, “특별교통서비스”, “저상버스” 는 교통약자의이동편의증진법 제2조의 정의에서 규정하고 있어, 조례(안)에서 별도로 규정할 필요는 없으며,
- 조례(안)에서 법령에서 규정되지 않은 것 중 필요한 사항에 대하여 정의를 명확하게 할 필요가 있는 경우 정의할 수 있음

□ 제4조~ 제6조(교통약자이동편의증진위원회)

- 교통약자의이동편의증진법에서는 지방교통약자이동편의증진계획의 심의는 지방교통정책심의위원회에서 수행하도록 규정 한 것은,
- 지방교통정책심의위원회는 심의·의결기구로서 “도시교통정비계획”, “대중교통계획”, “도시철도계획” 등 교통수단·시설의 설치와 관련된 계획을 심의하고 있어, 교통수단·시설의 계획단계부터 이동편의시설의 설치를 강력하게 요구할 수 있는 권한이 있음,
- 예를 들어, 도시철도를 건설하고자 할 경우에 계획단계부터 교통약자를 위한 각종 이동편의시설의 설치가 되어, 건설 후에 별도로 이동편의시설을 설치를 요구할 필요는 없음
- 또한, 교통복지는 도시교통분야의 새로운 정책목표로 위원들이 교통약자에게 불편한 시설의 설치를 주장할 이유는 없음
- 조례(안)에서 규정한 위원회는 자문위원회 형태가 아니라 집행을 위한 위원회로 사무처가 필요한 조직으로 필요에 따라서 회의를 소집하는 것이 아니라, 상시조직이 필요한 것으로 판단되므로, 위원회의 성격을 분명하게 규정하는 것이 필요함
- 결국 조례(안)에 의하면, 지자체별로 소속 공무원들이 교통복지업무를 추진하는 것이 아니라, 위원회에서 행정행위를 하는 것으로 규정하고 있으므로, 위원회의 성격에 대하여 좀더 면밀한 논의가 필요함

□ 제7조~ 제9조(지방교통약자이동편의증진계획)

- 교통약자이동편의증진법에서 계획의 수립 절차, 연차별수립계획에 대하여 규정하고 있어, 별도로 규정할 필요는 없음

□ 10조~ 11조(저상버스)

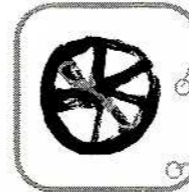
- 지역별로 여건에 맞는 저상버스 도입계획을 수립하고, 지역 운사업자가 운영하는 방법에 대해서는 조례로 별도로 규정하는 것은 가능

□ 제12조 ~ 제14조(이동지원센터)

- 교통약자의이동편의증진법에서 이동지원센터에 운영에 관하여는 지자체별로 운영 조례를 규정하도록 규정하고 있으므로, 동사항은 하나의 모범규정의 판단됨

□ 제15조 ~ 제18조(특별교통서비스)

- 특별교통서비스의 종류와 시설기준과 이용대상자는 시행령과 시행규칙에서 규정하고 있어, 별도로 조례를 규정할 필요는 없음
- 다만, 이용대상자와 요금(무료 또는 유료)는 지역적 사항을 규정하여 조례(안)과 같이 규정하는 것은 가능함



교통약자의이동편의증진에관한조례안 토론회 · 토론문 ③

“이동편의증진조례 제정의 필요성과 제정방향”에 대한 토론

서영자
(충북장애인권연대 정책국장)

들어가는 말

조례 제정은 누가 발의하고 어떤 내용이나가 관건이라고 생각한다. 아무리 좋은 내용이라 하더라도 발의하는 주체에 따라 실효성에 큰 차이가 있으며, 제정 정신이 훼손되는 경우도 많기 때문이다. 청주의 경우 청주시민참여기본조례(2004. 9. 24, 기획관리과, 이하 시민참여조례)가 있어 시민참여를 보장하기 위한 방법들이 명시되어 있다. 시민참여조례는 시민단체의 제안으로 만들어지긴 했으나 단체장발의로 진행되어 시민들은 이러한 조례가 있는지조차 모르며, 제도적으로 보장되어 있지만 활용하지 못하고 있다. 즉 시민 학습의 계기로 만들지 못하여 실효성이 떨어지는 것이다. 따라서 이동편의증진조례의 제정은 주민발의를 통해 실효성을 높이고 그 과정에서 주민과 공무원들이 학습할 수 있는 계기로 삼아야 할 것이다.

이렇듯 누가 발의하느냐가 매우 중요하므로 이에 대한 논의를 지역에서 활발하게 하길 바라며, 여기에서는 조례 내용에서 보완할 부분에 대한 의견을 정리하였다.

이동에 대한 개념과 저상버스 도입 대상, 당사자에 대한 규정 등 협의의 의미를 담고 있다고 생각하는데, 먼저 이동에는 보행과 교통수단에 의한 이동을 다 포괄해야 한다고 생각한다. 따라서 보행권과 보행환경에 대한 부분이 보다 구체적으로 담겨야 한다. 그리고 저상버스의 도입을 시내버스에만 한정할 것이 아니라 학교와 직장 등의 통학(근) 버스로의 확대가 필요하다. 또한 시민의 권리와 당사자 참여의 구체적 방법에 대한 부분 등이 아쉬운데 자세한 내용은 아래에서 다루도록 하겠다.

모범 조례안 보완내용

1. 위원회 구성 방법에 기준·원칙 제시

제5조(교통약자이동편의증진위원회의 구성)

- ① 위원회는 15인 이상 30인 이하로 구성한다.
- ② 위원회의 과반수는 반드시 교통약자이어야 한다.
- ③ 위원회의 위원은 다음 각 호의 자격을 갖춘 자여야 한다.
 - 1. 장애인단체, 노인단체등 교통약자 관련 단체에서 5년 이상의 경력을 갖춘 자
 - 2. 교통 및 이동 관련 업무 담당자 중 국장급 이상의 공무원
 - 3. 교통관련 분야의 교수 및 이에 준하는 전문가
- ④ 위원회는 필요에 따라 소분과를 둘 수 있다.

이동편의증진조례 제5조 위원회 구성을 보면 위원의 구성 방법에 대해서 명시되어 있지 않은데, 공개적이고 투명한 절차와 제도를 마련해야 한다.

광주시 장애인복지위원회의 조례를 살펴보거나 다른 조례의 위원 구성 방법을 보면 단체장의 위촉에 의한 경우가 많다. 대개가 단체장 위촉 형식을 취하다 보니 지자체의 구미에 맞는 단체에 제한적으로 제안하여 의견을 받고 위촉을 하기 때문에 주민참여 또는 당사자 참여를 보장하기 위한 위원회 제도를 유명무실하게 만들고 있다. 반면 시민참여조례에서는 “위원회의 위원 구성은 공모제나 추천제 등 공개적인 절차”에 의해 일반시민의 참여를 보장하도록 명시하고 있다.

이처럼 이동편의증진조례에서는 공모제나 추천제와 같은 공개적이고 투명한 절차와 제도를 명시해야 하며, 위원 선정에 있어 기준과 원칙을 제시할 필요가 있다.

또한 교통약자로 규정한 다양한 당사자들의 참여를 비롯하여 환경운동, 노동운동 등 주체에 대한 지평을 넓힐 필요가 있다. 청주에서는 지난 4월 저상버스 도입·운행을 앞둔 시점에서 저상버스 100% 도입을 촉구하는 시민사회단체 합동기자회견을 가졌다. 교육단체, 여성단체, 장애당사자단체, 환경단체, 정당 등 각계각층에서 자신들의 요구를 담아 참여하였다. 이동권을 전사회적으로 합의하고 확산하는 계기였고, 우리 운동의 지평을 확대할 필요성을 확인하는 좋은 기회였다.

| | |
|---|---|
| <p>광주광역시장애인복지위원회설치및운영조례(2005. 2. 18)</p> <p>제3조(구성) ①위원회는 위원장을 포함한 30인 이내의 위원으로 구성한다.</p> <p>②위원장은 시장이 되고, 부위원장은 위원 중에서 호선한다.</p> <p>③위원은 당연직위원 2인과 위촉위원 28인 이내로 한다.</p> <p>④당연직위원은 장애인복지담당국장으로 하고, 위촉위원은 다음 각호의 1에 해당하는 자 중에서 시장이 위촉하되, 위촉위원 중 2분의 1 이상은 장애인으로 한다.</p> <p>1. 장애인관련 단체의 장</p> <p>2. 장애인문제에 관한 학식이 풍부한 자</p> <p>3. 광주광역시 소속 공무원</p> | <p>청주시민참여기본조례</p> <p>제7조(위원회에의 시민참여) ①시에 설치된 각종 위원회의 위원구성은 공모제나 추천제 등 공개적인 절차에 의한 일반시민의 참여가 보장되어야 한다.</p> <p>②제1항의 위원구성에 있어서는 여성, 장애인 등 사회적 약자의 참여가 보장되어야 한다.</p> <p>③위원회의 위원장은 법령에 정해진 경우를 제외하고는 위원의 호선으로 한다.</p> <p>④위원회의 운영을 활성화하기 위하여 각종 위원회 개최는 연1회이상 정례화한다</p> |
|---|---|

2. 주민(당사자) 참여 방법 구체적으로 명시

위원회에서의 당사자 참여 뿐 아니라 이동편의증진조례 제7조와 제8조에서 의견청취와 공청회 등 교통약자의 참여 부분을 포함시킨 것은 아주 바람직하다. 그러나 그 내용이 구체적이지 않아 시행여부를 점검하거나 강제하기에 부족하다는 생각이 든다.

2004년 1월 제정된 지방분권특별법 제14조(주민참여의 확대) 제1항 “국가 및 지방자치단체는 주민참여를 활성화하기 위하여 주민투표제도·주민소환제도·주민소송제도의 도입방안을 강구하는 등 주민직접참여제도를 강화하여야 한다.”라고 규정하고 있다.

시민참여조례에는 제7조 위원회에의 시민참여, 제8조 예산편성의 시민참여, 제9조 시정정책토론행구제, 제10조 시민의견조사의 실시 등 시민참여의 방법을 비교적 구체적으로 명시하고 있다. 이러한 사례

를 적극 도입하여 실질적인 당사자 참여를 보장해야 할 것이라고 본다.

3. 저상버스 도입 단위 확대

노후화로 교체되는 버스의 50%를 저상버스로 하는 것에 있어 관내 운행버스에만 한정할 것이 아니라 확장할 필요가 있다.

지역에서 합동기자회견을 준비하는 과정에서 한 전교조 교사는 학교 스쿨버스를 저상버스로 교체해야겠다고 이야기하였다. 이렇듯 교통약자(어린이, 장애인)가 일상적으로 이용하는 시설인 일반학교와 특수학교 등 이동지원이 필요한 곳의 버스를 저상버스로 교체할 수 있도록 조례로서 보장해야 한다.

또한 많은 직장에서 통근차량을 운행하고 있다. 장애인 노동권 보장을 위해 직장 내 편의시설 설치뿐 아니라 이동을 지원하는 통근차량이 저상버스로 교체되어야 장애인 노동권 보장을 위한 물리적 기본조건이 구비되었다고 볼 수 있을 것이다.

이러한 확대는 이후 장애인 교육권, 장애인 노동권 보장을 요구하는 우리 투쟁에 있어 주요한 기반이 될 것이다.

마지막으로 시외·고속버스 또한 저상버스로 교체해야 한다. 잘 아시다시피 장애인 등이 장거리 여행이라도 하려고 하면 걸리는 것이 한둘이 아니다. 그 중에 시외버스와 고속버스는 특히 심각한 상황이다. 주요 간선도로와 고속도로를 이용하는 시외·고속버스는 도로 사정의 문제도 아닐 것이기에 관점의 전환과 의지만 있으면 충분히 가능한 내용이다.

4. 보행권과 보행환경개선에 대해 구체적으로 명시

이동편의증진조례에서 보행환경 개선에 대한 내용으로 “제9조 2항 5 지방자치단체 보행환경 정비와 개선 계획”, “제10조 1항 3. 저상버스 도입을 위한 버스 정류장 및 보도의 정비”로 명시하고 있으나 너무나 미약하다.

이는 교통수단을 버스와 같은 기계적 장치로서의 교통수단으로만 제한했기 때문이라 생각한다. 아래 보행환경개선조례 “녹색교통”에서 정의하는 바와 같이 보행 또한 교통수단에 포함된다. 그렇게 보았을 때 보행권과 보행환경에 대한 부분을 하나의 장으로 추가하여 이동에 대한 개념을 확장시켜야 한다.

물론 지역에 따라 보행환경개선조례를 제정할 수도 있을 것이다. 그렇게 된다면 굳이 하나의 장으로 포함시킬 필요가 없겠지만, 그렇지 않은 지역들이 있는 것을 감안한다면 모범조례안에서 하나의 장으로서 보행권과 보행환경개선에 대한 내용이 포함되어야 한다고 생각한다.

| |
|--|
| <p>청주시보행권확보및보행환경개선에관한조례(2004. 1. 9, 건설과)</p> <p>제2조(정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 정의는 다음 각호와 같다.</p> <p>1. "보행권"이라 함은 보행자가 안전하고 쾌적하게 걸을 수 있는 권리를 말한다.</p> <p>2. "보행환경"이라 함은 보행자의 보행과 활동에 영향을 미치는 물리적, 감각적, 정신적 측면과 이에 관련된 제도 등을 포함한 총체적 환경을 말한다.</p> <p>3. "보행약자"라 함은 스스로의 힘으로 목적지까지 보행하는데 어려움이 있는 어린이·노인·장애인·임산부 등의 사람을 말한다.</p> <p>4. "녹색교통"이라 함은 보행, 자전거 등의 무동력, 무공해 교통수단을 의미한다.</p> |
|--|

5. 벌칙조항, 실비변상 조항 추가

지방자치법 제20조 (조례위반에 대한 과태료) 1항에서 “지방자치단체는 조례로써 조례위반행위에 대하여 1천만원 이하의 과태료를 정할 수 있다.”고 보장하고 있으므로 벌칙조항으로서 이를 포함시키는 것이 필요하다.

청주시 보행환경개선조례의 제21조 실비변상과 같은 조항을 넣어 당사자들의 위원 활동을 보장했으면 하나 장단점이 있을 듯하여 토론해볼 여지가 있다.

질의 1] 편의증진을 위한 별도의 부서를 신설하고 전문인력을 배치한다고 했는데, 그것이 이동지원센터를 말하는 것인지 / 이동지원센터라고 한다면 앞서 제시한 별도의 부서와 역할이 서로 다르며, 이동지원센터가 아니라고 하면 부서 신설에 대한 내용이 없는 듯한데...

질의 2] 장애인콜택시가 아닌 특별교통서비스로 선택한 이유와 장애인콜택시와 비교하여 어떤 장점이 있는지

나가며

지금까지의 경험을 돌아볼 때 조례 등 법제도적인 완비는 매우 중요하다. 그러나 올해 충북장애인권연대의 420투쟁을 통해 제도와 예산, 조직을 갖추는 것을 지속적으로 요구하는 실천적인 투쟁이 조례 제정에 못지않은 성과를 가져옴을 확인하였다.

작년 7차에 걸친 버스타기 투쟁으로 청주시 공무원들의 저상버스에 대한 이해를 높이고 인식의 전환을 가져왔다. 충북도에 대해서는 올해 420투쟁으로 2013년까지 건설교통부안(전국버스의 50%교체)에 따라 저상버스를 연차적으로 확대할 것과 저상버스 수용기반을 마련하기 위해 노력하겠다는 약속을 받아냈으며, 지금까지 2차에 걸친 실무협의를 진행하였다. 그 속에서 우리는 충북도가 내년 13대에 대해 보조금 신청을 한 것과 도입을 기피하는 시·군에 대해 도입을 강제해내겠다는 의지를 확인하였다. 충북장애인권연대는 매년 예산요구 시기와 420투쟁 등 적절한 시기에 투쟁을 통해 공무원들의 인식개선을 비롯하여 저상버스 도입을 강제해 낼 계획이다.

조례 제정 운동이 조례 제정 자체의 의의가 매우 크지만, 제정 이후 실효성을 높이기 위해서는 당사자 조직의 지속적인 감시와 감독이 매우 중요하듯이, 각 지역 장애인차별철폐연대의 조직적인 실천 투쟁으로 획득하고 그것을 매년 확인하는 것으로 우리 스스로의 힘을 기르는 것 또한 간과해서는 안 될 것이다.

※ 첨부 1

청주시보행권확보및보행환경개선에관한조례 [2004. 1. 9. 건설과]

제1조(목적) 이 조례는 청주시민(이하 "시민"이라 한다)의 보행권 확보와 보행 환경 개선에 관한 기본사항을 규정하고 청주시(이하 "시"라고 한다)가 보행환경개선 시책을 종합적이고 계획적으로 추진함으로써 안전하고 쾌적한 보행환경을 조성하는 것을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 정의는 다음 각호와 같다.

1. "보행권"이라 함은 보행자가 안전하고 쾌적하게 걸을 수 있는 권리를 말한다.
2. "보행환경"이라 함은 보행자의 보행과 활동에 영향을 미치는 물리적, 감각적, 정신적 측면과 이에 관련된 제도 등을 포함한 총체적 환경을 말한다.
3. "보행약자"라 함은 스스로의 힘으로 목적지까지 보행하는데 어려움이 있는 어린이·노인·장애인·임산부 등의 사람을 말한다.
4. "녹색교통"이라 함은 보행, 자전거 등의 무동력, 무공해 교통수단을 의미한다.

제3조(기본책무) 청주시장(이하 "시장"이라 한다)은 보행약자를 포함한 모든 보행자들이 걷고 싶어하고, 걷기 편한 도시로 만들기 위하여 다음 각호와 같은 책무를 수행한다.

1. 기본계획의 수립
2. 보행환경 개선사업 추진
3. 쾌적한 보행공간 확대
4. 보행약자를 위한 보행여건 개선
5. 어린이 통학로 개선
6. 보행환경시설 유지관리
7. 기타 보행권확보와 보행환경 개선에 관한 사업

제4조(기본계획의 수립) ①시장은 다음 각호의 사항이 포함된 보행환경기본계획(이하 "기본계획"이라 한다)을 수립하여야 한다.

1. 보행환경 개선목표 및 시책방향
2. 보행환경 여건의 변화와 전망
3. 보행환경 개선목표 달성을 위한 분야별·단계별 사업계획
4. 사업시행에 소요되는 비용의 산정 및 재원조달 방안
5. 기타 보행환경 개선에 필요한 사항 등

②제1항의 규정에 의한 기본계획은 매 5년마다 수립하고 매년 년도별 시행 계획을 수립하여야 한다.

③시장은 기본계획을 결정하거나 변경하고자 할 경우에는 주민의 공람 등의 절차를 거쳐 시민의 의견을 수렴하고, 청주시보행환경개선위원회의 심의를 받아야 한다.

제5조(보행환경개선사업추진) 시장이 시행하는 보행환경개선사업은 보행자가 물리적 장애를 받지 않고 안전하고 편안하게 활동하여 사회적 참여를 보장할 수 있도록 다음 각호의 사항을 포함하여야 한다.

1. 횡단보도는 이용자의 편의를 증진하기 위하여 보행약자 중심의 안내표시, 신호 주기 개선, 음향신호기 설치, 교통섬 설치, 차도와 인도의 턱 등을 정비
2. 인도위에 시설된 도로부속시설물 등에 대한 재배치, 보도포장정비 및 관리, 주차금지에 대한 사항 정비
3. 차도·인도에 설치된 노점상·노상적치물 정비로 보행자가 안전하게 걸을 수 있도록 쾌적한 보행환경개선
4. 주택가, 골목길, 이면도로, 어린이 통학로 등에 대한 교통사고 감소방안에 관한 사항

5. 대중교통이용에 불편이 없도록 승강장 부근의 보행환경개선

제6조(쾌적한 보행공간 확대) 시장은 보행자의 통행과 활동이 많은 도로를 대상으로 보행자 전용도로 구역을 다음 각호에 의거 조정한다.

1. 도로기능상 자동차보다는 보행자 통행이 많은 도로로 차도폭이 과대하게 되어 있거나 도로 유희공간이 많은 도로구조는 보행자 위주의 친화적 도로 구조로 다음 각목에 의거 정비한다.

- 가. 차도폭 축소 및 보도폭 확대
- 나. 교통과 관련된 민원해소 및 녹지대 조성
- 다. 보행편의 시설과 휴식시설의 확충
- 라. 아름다운 도로조성을 위한 가로경관 개선

2. 보행량이 많은 도로를 일정시간동안 차량 통행을 제한하는 차 없는 거리를 조성하여 안정된 보행공간을 확보한다.

3. 자동차로부터 방해를 받지 않고 걸어다닐수 있는 보행자전용의 문화거리 또는 특화거리 조성에 따른 차 없는 구역조성을 상권과 연계하여 정비한다.

4. 보행자 교통사고가 많은 지역은 통행방법 등 교통구조를 개선한다.

제7조(보행약자를 위한 보행여건 개선) 시장은 보행약자들의 통행과 활동이 가능하도록 다음 각호에 의거 보행여건을 개선한다.

- 1. 지하도 및 공공건축물 등 보행약자 편의시설 완비
- 2. 휠체어 등 통행이 용이 하도록 차도와 인도의 턱과 건축물의 출입구에 경사로 및 기타 안전한 보행권 확보를 위한 장치 설치

제8조(어린이 통학로 개선) 시장은 학교주변지역을 중심으로 어린이들이 불편 없이 학교에 다닐 수 있도록 다음 각호에 의거 개선한다.

- 1. 어린이보호구역 지정
- 2. 교통 통행방법 개선

제9조(보행환경시설 유지관리) 시장은 보행편의시설에 대한 각종 시설물을 년2회 이상 점검하고 정비한다.

제10조(시민의 권리와 협력사항) ①모든 시민은 안전하고 쾌적한 보행환경에서 생활할 권리를 가진다.

②모든 시민은 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 시의 시책수립과 추진에 관한 정보에 대하여 알 권리를 가진다.

③모든 시민은 보행권 확보를 위하여 적극적으로 녹색교통수단을 이용하도록 노력한다.

④모든 시민은 보행자의 안전을 최우선으로 생각하고, 가로변의 보행공간 확보와 쾌적한 보행환경을 조성하기 위해 노력한다.

⑤모든 시민은 보행환경개선사업에 적극참여하고 협력하여야 한다.

제11조(보행자 안전시설 설치) 사업시행자 등은 보행자 안전을 위한 시설을 다음 각호와 같이 설치하여야 한다.

- 1. 도로통행에 영향을 주는 각종 공사를 시행 하고자 하는 경우 사업시행자 또는 현장책임자는 보행자의 안전계획서(낙하물 보호막 설치 및 보조통행로확보 등) 를 수립하여 공사시행시 이행토록 한다.
- 2. 보도를 점용 굴착하는 공사 시행시는 보행자의 안전을 위한 보조통행로를 설치후 공사를 시행한다.

제12조(보행환경개선계획수립 대상사업) 사업시행자 등은 다음 각호의 1의 공사를 시행하기 위해서는 보행환경개선계획을 수립·시행하여야 한다.

- 1. 도로개설공사

- 2. 도로확장 및 포장공사
- 3. 상·하수도 시설공사
- 4. 도로에 접한 대지의 건축공사
- 5. 전화, 전기 등 시설물 설치
- 6. 각종 표지판 및 광고물 설치
- 7. 가로수 식재 등 보행자에게 영향을 주는 시설물 설치
- 8. 각종 행사관련 사항

제13조(보행환경개선계획수립시기) ①사업시행자 등의 보행환경개선계획수립시기는 다음 각호의 1과 같다.

- 1. 토목공사 및 공작물 등 자체발주공사 : 공사 착공전
- 2. 건축공사 : 건축허가 신청시
- 3. 도로굴착공사 : 도로점용 또는 도로굴착 허가 신청시
- 4. 기타 보행에 지장을 주는 관련공사 : 공사 착공전
- 5. 각종 행사관련 사항 : 행사전

②제1항의 규정에 의한 보행환경개선계획 수립후 다음 각호의 1의 도로관리부서에 통보하여야 한다.

- 1. 시 본청 관련사업 : 시 건설과
- 2. 사업소 및 구청 관련사업 : 구청 건설과

제14조(보행권확보에 관한 사항 점검) ①관련부서에서는 공사착공시 및 공사중 2회 이상 보행공간 침범사항을 확인하여야 한다.

②제1항의 규정에 의한 보행공간 침범사항이 확인되어 2회 이상 지적될시 관련부서에서는 공사를 중지시켜 시정조치 후 재착수토록 하여야 한다.

제15조(재원확보) 시장은 보행환경 개선을 위한 시책의 추진에 소요되는 재정상의 조치를 강구하여야 한다.

제16조(위원회구성) ①보행권확보 및 보행환경개선 업무를 효율적으로 처리하기 위하여 청주시보행환경개선위원회(이하 "위원회"라 한다)를 둔다.

②위원회는 위원장, 부위원장을 포함하여 20인이내의 위원으로 구성한다.

③위원장은 부시장이 되고, 부위원장은 위원회에서 선출한다.

④위원은 시장이 위촉하며, 다음 각호의 자가 된다.

- 1. 시 관계공무원
- 2. 청주시의회 의원
- 3. 보행환경 분야 전문가
- 4. 보행환경과 관련하여 관심있는 여성, 청소년, 교육계, 장애인 관련단체인사
- 5. 기타 시장이 보행환경과 관련하여 필요하다고 인정하는 자
- ⑤위원의 임기는 2년으로 하되, 연임할 수 있다.

제17조(기능) 위원회는 다음 각호의 사항을 심의·자문한다.

- 1. 시의 기본계획 수립과 시행에 관한 사항
- 2. 시의 보행환경개선사업 평가와 보고에 관한 사항
- 3. 보행환경개선을 위한 시민의견 수렴에 관한 사항
- 4. 보행환경개선 활동에 대한 시민홍보 및 교육, 시민참여 활동 사업 지원에 관한 사항
- 5. 기타 본 위원회의 성격에 부합되는 활동에 관한 사항

제18조(직무) ①위원장은 위원회를 대표하고 위원회의 업무를 총괄한다.

②부위원장은 위원장을 보좌하며, 위원장이 부득이한 사유로 직무를 수행할 수 없을 때 부위원장이 그 직무를 대행한다.

제19조(회의) ①위원장은 위원회의 회의를 소집하고 의장이 된다.

②위원회의 회의는 전반기·하반기 정기회의를 개최하고 필요시 임시회의를 개최할 수 있다.

③위원회의 회의는 재적위원 과반수의 출석으로 개의하고, 출석위원 과반수의 찬성으로 의결한다.

제20조(간사와 서기) ①위원회의 사무를 처리하기 위하여 간사는 담당부서 과장으로 하고 서기는 업무담당으로 한다.

②간사는 시 관련담당부서 업무담당자 되고 서기는 업무담당자가 된다.

제21조(실비변상) 시소속 공무원이 아닌 위원으로서 회의에 출석할 때에는 예산의 범위안에서 청주시각종위원회실비변상조례가 정하는 바에 따라 수당과 여비를 지급할 수 있다.

제22조(권한위임) 시장은 이 조례의 규정에 의한 권한의 일부를 구청장에게 위임할 수 있다.

제23조(시행규칙) 이 조례의 시행에 관하여 필요한 사항은 규칙으로 정한다.

부 칙

이 조례는 공포한 날부터 시행한다.

※ 첨부 2

청주시민참여기본조례 [2004. 9. 24. 기획감사과]

제1조(목적) 이 조례는 청주시민(이하 "시민"이라 한다)의 행정에 대한 참여를 활성화하고 청주시(이하 "시"라 한다) 행정의 민주성과 투명성을 증대하기 위한 시민참여의 기본적 사항을 정함으로써, 시와 시민이 협동하여 지역 사회의 발전을 도모하는 것을 목적으로 한다.

제2조(기본이념) ①시민참여는 시민의 풍부한 사회경험과 창조적 활동을 통해 누구라도 평등하게 시정에 참여할 권리를 가지고 시와 시민이 협동하여 시민의 권익과 삶의 질 향상을 위해 동등하게 노력하는 것을 기본이념으로 삼는다.

②시민참여는 시민의 자발적인 참여와 협력을 기본정신으로 하는 지방자치의 취지에 근거하여 적정하게 운영되어야 한다.

제3조(정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 정의는 다음 각호와 같다.

1. "시민참여"란 시의 의사형성 단계에서부터 집행하는 단계까지 시민의 의사를 반영하고 시와 시민이 협동하는 것을 말한다.
2. "협동"이란 시와 시민이 각자가 해내야 할 책임과 역할을 자각하여 상호보완하고 협력하는 것을 말한다.

제4조(시장의 책무) ①시장은 시민참여의 통로를 제도화하고 시민참여 기회의 확대제공은 물론, 시민참여를 원활히 추진하기 위한 행정정보를 공개하여야 한다.

②시장은 교육, 홍보 등을 통하여 시민참여의식을 고취시키는데 노력하여야 하고 이행사항에 대하여 연1회 이상 정기적으로 점검하고 의회에 보고하여야 한다.

제5조(시민의 권리와 책무) 시민은 누구나 본 조례와 관련한 의견을 제시할 수 있는 권리를 가지며, 민주시민으로서 자기 자신의 책임과 역할을 자각하여 적극적인 참여에 힘써야 한다.

제6조(회의공개 원칙) 시에 설치된 각종 위원회의 회의는 법령 및 타 조례에 정해진 경우를 제외하고는 적극 공개하고 회의록 및 회의자료 등을 홈페이지 등에 공개하여야 한다.

제7조(위원회에의 시민참여) ①시에 설치된 각종 위원회의 위원구성은 공모제나 추천제 등 공개적인 절차에 의한 일반시민의 참여가 보장되어야 한다.

- ②제1항의 위원구성에 있어서는 여성, 장애인 등 사회적 약자의 참여가 보장되어야 한다.
- ③위원회의 위원장은 법령에 정해진 경우를 제외하고는 위원의 호선으로 한다.
- ④위원회의 운영을 활성화하기 위하여 각종 위원회 개최는 연1회이상 정례화한다

제8조(예산편성의 시민참여) ①시장은 예산을 편성하는 단계에서부터 시민이 충분한 정보를 얻고 의견을 표명할 기회를 가질 수 있도록 정보공개와 시민참여의 보장을 위하여 노력하여야 한다.

②시민의 예산편성 참여에 관한 사항을 협의하기 위하여 청주시예산 참여시민위원회(이하 "예산위원회"라 한다)를 둔다.

③예산참여시민위원회 기능은 다음 각호와 같다.

1. 예산편성 지침에 대한 의견수렴
2. 예산에 대한 주민의견 수렴 집약활동 등 예산편성과정에 참여하여 예산안에 대한 의견제출

3. 예산에 대한 시민교육

4. 예산정책토론회 및 결산설명회 개최

④예산참여시민위원회 위원은 주민자치위원회가 추천한 자치위원, 주민공개 모집에 의해 선정된 자, 비영리민간단체의 추천을 받은 자 중 지역성, 전문성, 직능성, 공익성을 감안한 100인이내로 구성하고 청주시 각 국별 분과위원회를 둔다.

⑤예산참여시민위원회와 분과위원회는 매년 1회이상 개최한다.

⑥위원회는 필요한 때 관계공무원 또는 전문가의 의견을 청취하거나 자료제출 등의 협조를 요청할 수 있다.

제9조(시정정책토론 청구제) ①시민은 시의 중요한 정책사업에 대하여 의견을 공개적으로 제시하고, 이의 타당성에 대한 토론을 시장에게 청구할 수 있다.

②제1항의 시정정책토론을 청구하는 경우 연서하여야 하는 시민의 수는 200명이상이어야 한다.

③시장은 토론이 청구된 주요정책 사업에 대한 특별한 사유가 없는 한 1개월이내에 토론 청구에 응해야 한다.

④시장은 토론 결과의 반영여부를 1개월이내에 토론 청구인 대표와 홈페이지 등을 통해 시민에게 공개해야 한다.

제10조(시민의견조사의 실시) ①시장은 시민의 의견을 직접 청취해야 할 필요가 있다고 인정될 때에는 시민의견조사를 실시할 수 있다.

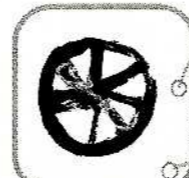
②시장은 조사후 즉시 시민의견조사의 결과를 공표하여야 한다.

③시장은 시민의견조사 결과를 공표후 15일이내에 조사결과에 대한 견해를 표명하여야 한다.

제11조(시행규칙) 이 조례의 시행에 관하여 필요한 사항은 규칙으로 정한다.

부 칙 (2004. 9. 24 조례 제2330호)

이 조례는 공포한 날부터 시행한다.



교통약자의이동편의증진에관한조례안 토론회 - 토론문 ④

“이동편의증진조례 제정의 필요성과 제정방향”에 대한 토론

김광이
(장애인차별금지법추진연대 사무국장)

당사자가 참여하는 조례제정과 집행을 통한 실효성 확보

김광이(장애인차별금지법 제정추진연대 사무국장)

여는 말

“교통약자이동편의증진법”(이하 이동편의증진법)은 한국에서 장애인 당사자들의 대중적 사회개혁운동을 통하여 만들어진 최초의 입법이라 해도 과언이 아니다. 그만큼 이 법률의 의미는 교통약자들의 이동편의 증진 방안마련에만 있는 것이 아니라, 장애인들의 진정한 주권을 반영하고 있다는 역사적 의의까지 내포하고 있다. 그러나 지금까지의 지난했던 현장운동과 법률이 만들어진 과정의 의의를 살리기 위해서는 각 지역사회의 현장에서 구체적으로 실현되어야 하며, 그 법률에서 위임한 범위 안에서 방법을 제시하는 것이 조례이다. 따라서 각 지방자치단체에서 조례에 포함시킬 내용과 범위를 정하는 것은 법을 실효적으로 만드느냐, 명목뿐인 법이 되도록 하는냐를 규정짓는 중요한 사안이다.

여기에서는 간략하게 장애인에 의한 장애인차별금지법및권리구제등에관한법률(안)과 이동편의증진법의 관계를 살펴보고, 이동편의 실효적인 집행을 위해서 당사자가 참여하는 “교통약자이동편의증진위원회”(이하 이동편의증진위원회)의 설치 필요성에 대해 언급하고자 한다.

이동편의증진법을 통한 차별금지

장애인차별금지및권리구제등에관한법률(안)의 제4절은 이동 및 교통수단 이용에 있어서의 차별금지(제13조)¹⁾를 6개의 항으로 정하고 있다. 차별금지법은 장애인이 이동함에 있어서 장애인 아닌 사람이 일상적으로 이용하는 보도 및 교통수단을 “동등하게 이용”할 수 있어야 하고, 동등한 이용을 배제하거나, 제한하거나, 거부하는 행위는 차별이라는 내용을 골자를 하여 최소 기준만을 제시하고 있다.

구체적인 내용은 다음과 같다. 교통주관기관 및 운송사업주는 장애인이 동등하게 보도 및 교통수단을 이용함에 있어서 안전하고 편리하도록 하여야 하고, 대중교통수단을 이용함에 있어서 장애인등이 장애인 아닌 사람보다 불리한 요금을 내도록 하여서는 아니된다(제1항). 또한 장애인이 자신의 장애 특성에 맞는 운전장치를 통해 자가운전을 할 수 있어야 하고, 운전면허 취득 과정에 있어서도 장애인을 차별하여서는 아니되고, 이를 위해 기술적, 재정

1) 장애인차별금지및권리구제등에관한법률(안)에는 접근권에 대해 제3절 건축물 및 시설의 이용과 접근, 제4절 이동 및 교통수단의 이용, 제5절 의사소통 및 정보접근권으로 나누었다. 제3절과 제4절의 분리는 그 내용과 성격이 달라서 각각 별도로 강조되어야 한다는 당사자들의 생활경험에 따른 것이다.

적 연구와 지원이 이루어져야 한다(제2항, 4항). 장애인 보조건의 동승이나 보조기구의 반입이나 사용을 거부하는 경우(제3항), 정당한 편의제공의 일환으로서 장애인의 이동권이 차별되지 않기 위한 특별교통수단의 이용과 보장(제5항), 교통주관기관의 운송사업주가 장애인에 대한 차별을 하지 않도록 홍보·교육·지원·감독 의무(제6항)만을 정하고 있다²⁾.

따라서 그 동등하게 이용하기 위하여는 안전하고 편리하도록 교통수단이 제공되어야 하는데 구체적인 방법은 이동편의증진법과 관련 법체계 내에서 보장되어야 한다. 이동편의증진법에 규정되어 있음에도 준수되지 않았다면, 위법심사는 이동편의증진법에 의할 수도 있고, 차별진정을 통해서 해결할 수도 있다. 이 경우에 보다 빠르고 효과적인 방법을 판단하는 것이 중요하다. 이동편의증진법에서 정하고 있지 않은 사항이지만, 차별이라고 판단되면 관련 기관에 차별시정을 요구하는 진정을 할 수 있다. 그러나 이동편의증진에 관한 것은 결정과 집행을 통해 보장되어야 하는 정책적 성격이 강한 것이므로, 법 시행 초에 그 지지대를 잘 만드는 것이 중요하다.

교통약자이동편의증진위원회의 설치의 필요성

위에서 언급한 바와 같이 아무리 훌륭한 법이 있어도 그 법을 주관할 주체가 미흡하다면, 구석에 처박혀 있는지조차 모르는 이 빠진 톱니와 같을 것이다. 당사자가 구성원으로 참여하여 기구를 통하여 이동편의증진에 관한 사항들을 주관하는 것은 법제정의 목적을 달성하기 위한 필요조건이다. 중앙도시교통정책심의위원회 혹은 지방도시교통정책심의위원회는 기존의 심의 의결 사항에 이동편의증진법 제정으로 인해 업무가 하나 추가된 것이지, 본 법의 목적을 달성하기 위한 필요충분조건이 되지 못할 것이다.

당장의 교통약자만을 위한 것이 아닌 모든 국민의 생활 전반에 지대한 영향을 미치는 핵심적 사안이다. 당장의 효과를 거두어야 하는 시급성을 요구하면서 동시에 거시적 안목으로 기대효과를 측정해야 하는 것이 이동권이다. 효율적인 집행을 위해서는 비용과 방법의 효율적 판단은 법의 보호대상인 권리와 시행주체인 의무자가 대등하게 해결주체가 되어야 한다. 시행주체인 의무자만이 기존의 판단자료들만 가지고 심의해서는 실질적 변화는 저효율이라는 시행착오를 불러올 수 있다. 그런데 중앙도시교통정책심의위원회와 지방도시교통정책심의위원회의 위원구성과 기능을 상당부분 개정하지 않는다면 그 실효성을 기대하기 어렵기 때문에 교통약자이동편의증진위원회는 반드시 각 지자체에 설치되어야 한다.

다만, 모범 조례안에는 법률에서 위임하고 있지 않은 사항인 제2장 교통약자이동편의증진위원회를 정하고 있다. 법률에서 지방도시교통정책심의위원회에서 지방교통약자이동증진

2) 차별금지법 제정 시 권리와 의무의 범위가 다르기 때문에 각각의 생활대상영역에서 차별금지법과의 별도의 입법 제정 필요성이 있다. 차별금지법이 인간다움을 위한 최소기준이기 때문에 국가인권위원회에서 시행하고 있는 차별시정기능 보다 강력한 제재조치가 필요해지는 것이다.

획을 심의하도록 되어있다. 조례의 자치입법권에 의하더라도 현재의 조례안대로라면 실제 각 지방자치단체에서 교통약자이동편의증진위원회를 설치에는 지자체가 난색을 표할 수 있으므로, 하나의 대안으로서 조례안에 지방도시교통정책심의위원회와의 업무분장이나 유기적 관련성을 정해놓는 것이 모범 조례안의 취지와 당위성을 살리는데 유용할 듯하다.

예를 들자면 “지방도시교통정책심의위원회와의 협력”이라는 하나의 조항을 추가하고, 각 항에 지방도시교통정책심의위원회의 심의 사항 검토, 지방도시교통계획에 관한 사전 의견서 제출, 지방도시교통정책심의위원회의 참석 혹은 지방심의위원회의 편의증진위원회 출석 등의 구체적 사항을 명시하는 것이다. 단 지방도시교통정책심의위원회와의 관계를 명확히 하여야 할 것으로 사려된다.

닫는 말

이동권은 각 나라의 인권지수를 높이는 근간이 된다. 차별이 있었다는 불명예보다는 차별을 예방하기 위한 시스템의 마련이 지방자치단체의 공동체를 살리는데 보다 실리직일 것이다.

장애인에 의한 장애인차별금지및권리구제등에관한법률(안) 제1장 총칙 제6조에도 국가 및 지방자치단체의 장애인차별 해소를 위한 적극적 조치 의무, 모든 정책과정에서 장애인 당사자의 참여권 보장과 기술적·행정적·재정적 지원을 정하였다. 이미 이 사회의 실천 담론들은 어떻게 하면 다원적 목소리를 효과적으로 국가공동체형성이라는 과제에 통합해낼 것인가 하는 점에 대해서, 당사자 참여라는 당연한 지적을 해왔다. 민주주의와 법치주의의 조화로 온 달성과 장애인의 인권보장을 위해서는 관행에 따른 행정과 정책결정을 지양해야 한다. 소수인 장애인 때문에 고비용의 저효율적인 결정을 할 수 없다는 사고는 이제 근시안적이면서 전체 주민을 위해서도 바람직한 것이 아니다. 관련당사자의 경험에 의한 판단은 보다 실질적이고 민감한 결론이다.

지방자치단체에서 이동편의증진법에 따른 정책을 집행함에 있어서 누가 어떻게 이를 관장하는가를 정하는 것이 그 실질을 담보할 것이다. 어떤 장애인 1인만이 지방도시교통정책심의위원회를 통해 만들어진 경사로에서 휠체어가 뒤로 넘어지지 않도록 하고, 시각장애인이 차가 달리는 곳으로 발을 헛딛지 않도록 할 수 있겠는가. 지방자치단체마다 사정과 인식의 정도가 다를 것이고 점차 좋아질 것이라는 막연한 희망은 정말 사양이다.



교통약자의 이동편의증진법

제1장 총칙

제1조 (목적) 이 법은 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 교통수단·여객시설 및 도로에 이동편의시설을 확충하고 보행환경을 개선하여 인간중심의 교통체계를 구축함으로써 이들의 사회참여와 복지증진에 이바지함을 목적으로 한다. [시행일 2006.01.28]

제2조 (정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

1. "교통약자"라 함은 장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 자, 어린이 등 생활을 영위함에 있어 이동에 불편을 느끼는 자를 말한다.
2. "교통수단"이라 함은 사람을 운송하는데 이용되는 것으로서 다음 각목의 어느 하나에 해당하는 운송수단을 말한다.

가. 여객자동차운수사업법 제3조제1항제1호의 규정에 의한 노선여객자동차운송사업에 사용되는 승합자동차(이하 "버스"라 한다)

- 나. 도시철도법 제3조제1호의 규정에 의한 도시철도의 운행에 사용되는 차량
- 다. 철도산업발전기본법 제3조제4호의 규정에 의한 철도차량중 여객을 운송하기 위한 철도차량
- 라. 항공법 제2조제1호의 규정에 의한 항공기중 민간항공에 사용하는 비행기
- 마. 해운법 제2조제2호의 규정에 의한 해상여객운송사업에 사용하는 선박
- 바. 그 밖에 대통령령이 정하는 운송수단

3. "여객시설"이라 함은 다음 각목의 어느 하나에 해당하는 시설로서 여객의 교통수단 이용을 위하여 제공되는 시설 또는 공작물을 말한다.

가. 여객자동차운수사업법 제2조제5호의 규정에 의한 여객자동차터미널 및 동법 제 3조제1항제1호의 규정에 의한 노선여객자동차운송사업에 사용되는 정류장

- 나. 도시철도법 제3조제1호의 규정에 의한 도시철도중 차량을 제외한 도시철도시설
- 다. 철도산업발전기본법 제3조제2호의 규정에 의한 철도시설
- 라. 도시교통정비촉진법 제2조제3호의 규정에 의한 환승시설
- 마. 항공법 제2조제5호 및 제6호의 규정에 의한 공항 및 공항시설
- 바. 항만법 제3조제1항제1호의 규정에 의한 무역항에 설치되어 있는 항만시설
- 사. 그 밖에 대통령령이 정하는 시설 또는 공작물

4. "도로"라 함은 도로법 제2조의 규정에 의한 도로(동법 제3조의 규정에 의한 도로부속물을 포함한다) 및 동법 제10조의 규정에 의한 준용도로를 말한다.

5. "교통사업자"라 함은 여객자동차운수사업법·도시철도법·철도사업법·항공법·항만법·해운법 등의 관계법령에 의하여 교통행정기관으로부터 면허·허가·인가·위탁 등을 받거나 교통행정기관에 등록·신고 등을 하고 교통수단을 운행·운항하거나 여객시설을 설치·운영하는 자를 말한다.

6. "교통행정기관"이라 함은 교통수단의 운행·운항 또는 여객시설의 설치·운영에 관하여 교통사업자에 대한

지도·감독을 행하는 중앙행정기관의 장, 특별시장·광역시장·도지사(이하 "시·도지사"라 한다) 또는 시장·군수·구청장(자치구의 구청장을 말한다. 이하 같다)을 말한다.

7. "이동편의시설"이라 함은 휠체어 탑승설비, 장애인용 승강기, 장애인을 위한 보도 등 교통약자가 교통수단·여객시설 또는 도로를 이용함에 있어 이동의 편리를 도모하기 위한 시설 및 설비를 말한다.

8. "특별교통수단"이라 함은 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동을 지원하기 위하여 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량을 말한다.

[시행일 2006.01.28]

제3조 (이동권) 장애인 등 교통약자는 인간으로서의 존엄과 가치 및 행복을 추구할 권리를 보장받기 위하여 장애인 등 교통약자가 아닌 사람들이 이용하는 모든 교통수단, 여객시설 및 도로를 차별없이 안전하고 편리하게 이용하여 이동할 수 있는 권리를 가진다. [시행일 2006.01.28]

제4조 (국가 등의 책무) 국가 및 지방자치단체는 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 교통수단과 여객시설의 이용편의 및 보행환경개선을 위한 정책을 수립하고 이를 시행하여야 한다. [시행일 2006.01.28]

제5조 (교통사업자 등의 의무)

①교통사업자는 교통약자의 이동편의증진을 위하여 이 법에서 정하는 이동편의시설의 설치기준을 준수하고 교통약자에 대한 서비스 개선을 위하여 지속적으로 노력하여야 한다.

②교통수단을 제작하는 사업자는 교통약자가 편리하게 이동할 수 있는 구조·설비 또는 장치를 갖춘 교통수단을 개발·제조하기 위하여 노력하여야 한다.

[시행일 2006.01.28]

제2장 교통약자이동편의증진계획

제6조 (교통약자이동편의증진계획의 수립 등)

①건설교통부장관은 교통약자의 이동편의증진을 위한 5년 단위의 계획(이하 "교통약자이동편의증진계획"이라 한다)을 수립하여야 한다.

②교통약자이동편의증진계획에는 다음 각호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 교통약자이동편의증진정책의 기본방향 및 목표에 관한 사항
2. 이동편의시설의 설치 및 관리 실태
3. 보행환경 실태
4. 이동편의시설의 개선과 확충에 관한 사항
5. 저상버스 도입에 관한 사항
6. 보행환경 개선에 관한 사항
7. 특별교통수단 도입에 관한 사항
8. 교통약자이동편의증진계획의 추진에 소요되는 재원조달 방안
9. 그 밖에 교통약자의 이동편의증진을 위하여 대통령령이 정하는 사항

③건설교통부장관은 교통약자이동편의증진계획을 수립하고자 하는 때에는 미리 관계 중앙행정기관의 장과 시·도지사의 의견을 들은 후 도시교통정비촉진법 제32조의 규정에 의한 중앙도시교통정책심의위원회(이하 "중앙도시교통정책심의위원회"라 한다)의 심의를 거쳐야 한다. 수립된 교통약자이동편의증진계획을 변경하고자 하는 때에도 또한 같다. 다만, 대통령령이 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 그러하지 아니하다.

④건설교통부장관은 관계 중앙행정기관의 장과 시·도지사에게 교통약자이동편의증진계획의 수립 또는 변경을 위하여 필요한 자료의 제출을 요구할 수 있다. 이 경우 관계 중앙행정기관의 장과 시·도지사는 특별한 사유가 없으면 이에 응하여야 한다.

⑤건설교통부장관은 제3항의 규정에 의하여 수립 또는 변경된 교통약자이동편의증진계획을 대통령령이 정하는

바에 의하여 고시하고 관계 중앙행정기관의 장 및 시·도지사에게 통보하여야 한다.

[시행일 2006.01.28]

제7조 (지방교통약자이동편의증진계획의 수립 등)

①특별시장·광역시장·시장(이하 "시장"이라 한다) 또는 군수(광역시안에 소재하는 군의 군수를 제외한다. 이하 같다)는 교통약자이동편의증진계획에 따라 관할 지역의 교통약자의 이동편의증진을 촉진하기 위하여 대통령령이 정하는 바에 따라 주민 및 관계 전문가의 의견을 들어 5년 단위의 지방교통약자이동편의증진계획(이하 "지방교통약자 이동편의증진계획"이라 한다)을 수립하여야 한다.

②지방교통약자이동편의증진계획에는 제6조제2항 각호의 사항과 관할 지방자치단체의 지역적 특성을 감안한 교통약자의 이동편의증진에 관한 사항이 포함되어야 한다.

③시장 또는 군수가 지방교통약자이동편의증진계획을 수립하고자 하는 때에는 미리 관계 교통행정기관과 협의하여야 한다.

④특별시장 또는 광역시장은 지방교통약자이동편의증진계획을 수립하고자 하는 때에는 도시교통정비촉진법 제32조의 규정에 의한 지방도시교통정책심의위원회(이하 "지방도시교통정책심의위원회"라 한다)의 심의를 받아야 한다.

⑤시장 또는 군수가 제2항 및 제3항의 규정에 따라 지방교통약자이동편의증진계획을 입안한 때에는 해당 지방교통약자이동편의증진계획을 확정하기 전에 대통령령이 정하는 바에 따라 특별시장 또는 광역시장은 건설교통부장관에게, 시장(특별시장 및 광역시장을 제외한다) 또는 군수는 도지사에게 각각 지방교통약자이동편의증진계획안을 제출하여야 한다.

⑥건설교통부장관 또는 도지사는 제5항의 규정에 의하여 지방교통약자이동편의증진계획을 제출받은 때에는 중앙도시교통정책심의위원회 또는 지방도시교통정책심의위원회의 심의를 거쳐 당해 시장 또는 군수에게 의견을 제시할 수 있다.

⑦시장 또는 군수는 제6항의 규정에 따라 의견을 제시받은 때에는 특별한 사유가 없는 한 이를 반영하여 지방교통약자이동편의증진계획을 확정하고 이를 고시하여야 한다.

⑧시장 또는 군수는 교통약자이동편의증진계획이 변경되거나 지방교통약자이동편의증진계획에 포함된 사항을 변경할 필요가 있는 경우에는 지방교통약자이동편의증진계획을 변경할 수 있다.

⑨제3항 내지 제7항의 규정은 지방교통약자이동편의증진계획의 변경에 관하여 이를 준용한다. 다만, 대통령령이 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 그러하지 아니하다.

[시행일 2006.01.28]

제8조 (연차별시행계획의 수립)

①시장 또는 군수는 지방교통약자이동편의증진계획을 집행하기 위한 연차별시행계획을 수립하여야 한다.

②제1항의 규정에 의한 연차별시행계획의 수립·변경·시행 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

[시행일 2006.01.28]

제3장 이동편의시설 설치기준 등

제9조 (이동편의시설의 설치 대상시설) 이동편의시설의 설치 대상(이하 "대상시설"이라 한다)은 다음 각호의 어느 하나에 해당하는 것으로서 대통령령이 정하는 것으로 한다.

1. 교통수단
2. 여객시설
3. 도로

[시행일 2006.01.28]

제10조 (이동편의시설의 설치기준)

①대상시설별로 설치하여야 하는 이동편의시설의 종류는 대상시설의 규모·용도 등을 고려하여 대통령령으로 정한다.

②대상시설별로 설치하여야 하는 이동편의시설의 구조·재질 등에 관한 세부기준은 건설교통부령으로 정한다.

③이 법에서 특별히 정하고 있지 아니한 이동편의시설에 관한 사항은 장애인·노인·임산부등의편의증진보장에 관한법률 등 다른 법률이 정하는 바에 따른다.

[시행일 2006.01.28]

제11조 (이동편의시설의 설치 등) 교통사업자 또는 도로관리청 등 대상시설을 설치·관리하는 자는 대상시설을 설치하거나 대통령령이 정하는 주요부분을 변경하는 때에는 제10조의 규정에 의한 설치기준에 적합하게 이동편의시설을 설치하고 이를 유지관리하여야 한다. [시행일 2006.01.28]

제12조 (기준적합성 심사) 교통행정기관은 교통수단 및 여객시설에 대한 면허·허가·인가 등을 하는 경우 교통수단 및 여객시설에 설치된 이동편의시설이 제10조의 규정에 의한 설치기준에 적합한지 여부를 심사하여야 한다. [시행일 2006.01.28]

제13조 (교통사업자에 대한 교육)

①교통사업자는 건설교통부장관이 실시하는 이동편의시설의 설치 및 관리 등에 관한 교육을 받아야 한다.

②제1항의 규정에 의한 교육의 방법·내용 및 경비 등에 관하여 필요한 사항은 건설교통부령으로 정한다.

[시행일 2006.01.28]

제14조 (노선버스에 대한 이용보장)

①여객자동차운수사업법 제3조제1항제1호의 규정에 의한 노선여객자동차운송사업을 경영하는 자(이하 "노선버스운송사업자"라 한다)는 교통약자가 안전하고 편리하게 버스를 이용할 수 있도록 승·하차 시간을 충분히 제공하여야 한다.

②건설교통부장관 또는 시·도지사는 여객자동차운수사업법 제5조의 규정에 의한 여객자동차운송사업면허를 하는 때에는 동법 제6조의 규정에 의한 면허기준을 갖추고 저상(底床)버스 등 교통약자가 편리하고 안전하게 이용할 수 있는 구조를 가진 버스(이하 "저상버스등"이라 한다)를 대통령령이 정하는 일정 대수 이상 운행하고 자 하는 자에 대하여 우선적으로 노선여객자동차운송사업면허를 할 수 있다.

③시장 또는 군수는 제7조의 지방교통약자이동편의증진계획을 수립할 시에 저상버스 도입 계획을 반영하고, 이에 따라 저상버스를 도입하여야 한다.

④국가 및 지방자치단체는 제3항에 따라 저상버스를 도입할 경우 노선버스운송사업자에게 예산의 범위안에서 재정지원을 하여야 한다.

⑤도로관리청은 저상버스등의 원활한 운영을 위하여 필요한 경우에는 버스정류장·도로의 정비 등 필요한 조치를 하여야 한다.

[시행일 2006.01.28]

제15조 (도시철도에 대한 이용보장)

①도시철도법 제4조의 규정에 의하여 도시철도사업의 면허를 받은 자는 도시철도사업에 사용되는 차량의 10분의 1 이상에 해당하는 부분을 교통약자전용구역으로 할당하여야 한다.

②제1항의 규정에 의한 교통약자전용구역의 시설기준, 운영방법 등에 관하여 필요한 사항은 건설교통부령으로 정한다.

[시행일 2006.01.28]

제16조 (특별교통수단)

①시장 또는 군수는 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동편의를 위하여 건설교통부령이 정하는 일정 대

수 이상의 특별교통수단을 운행하여야 한다.

②시장 또는 군수는 제1항의 규정에 의한 특별교통수단을 이용하려는 교통약자와 특별교통수단을 운행하는 자를 통신수단 등을 통하여 연결하여 주는 이동지원센터를 설치할 수 있다.

③특별교통수단을 이용할 수 있는 교통약자의 범위, 특별교통수단으로 운행되는 차량의 종류, 특별교통수단에 장착하여야 하는 탑승설비의 기준 등에 관하여 필요한 사항은 건설교통부령으로 정한다.

④특별교통수단 및 이동지원센터의 운영 등에 관하여 필요한 사항은 당해 지방자치단체의 조례로 정한다.

[시행일 2006.01.28]

제17조 (교통이용정보등의 제공)

①교통사업자는 대통령령이 정하는 바에 의하여 교통약자 등이 편리하게 교통수단·여객시설 또는 이동편의시설을 이용할 수 있도록 안내정보 등 교통이용에 관한 정보와 수화·통역서비스 등 교통이용과 관련된 편의(이하 "교통이용정보등"이라 한다)를 제공하여야 한다.

②국가는 교통사업자가 교통이용정보등을 효율적으로 제공할 수 있도록 정보통신기술을 기반으로 한 교통이용정보체계의 구축 등 필요한 지원을 할 수 있다.

③교통이용정보등의 제공방법, 운영기준 등에 관하여 필요한 사항은 건설교통부령으로 정한다.

[시행일 2006.01.28]

제4장 보행우선구역

제18조 (보행우선구역의 지정)

①시장 또는 군수는 교통약자를 포함한 보행자의 안전하고 편리한 보행환경을 위하여 필요하다고 인정하는 때에는 도로의 일정구간을 보행우선구역으로 지정할 수 있다.

②시장 또는 군수는 제1항의 규정에 의하여 보행우선구역을 지정하고자 하는 때에는 보행우선구역의 지정 및 유지관리를 위한 계획(이하 "지정계획"이라 한다)을 수립하여야 한다.

③지정계획에는 해당 보행우선구역의 위치·면적 그 밖에 건설교통부령이 정하는 사항이 포함되어야 한다.

④시장 또는 군수는 지정계획을 수립하고자 하는 경우에는 미리 당해 지역을 관할하는 지방경찰청장 또는 경찰서장 등 관계 행정기관의 장과 협의 후 당해 지역주민 및 관계 전문가의 의견을 청취하여 이를 확정·고시하여야 한다.

⑤보행우선구역의 지정기준, 의견청취절차 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

[시행일 2006.01.28]

제19조 (보행우선구역안의 조치)

①시장 또는 군수는 보행우선구역안에서 보행자의 안전 또는 편의를 도모하기 위하여 다음 각호의 조치를 지방경찰청장 또는 경찰서장에게 요청할 수 있다. 1. 자동차의 일방통행 등 통행 제한

2. 보행우선구역안에서의 자동차 운행속도 제한

3. 자동차의 정차나 주차의 금지

②제1항의 규정에 의한 요청을 받은 지방경찰청장 또는 경찰서장은 특별한 사유가 없는 한 이에 응하여야 한다.

[시행일 2006.01.28]

제20조 (보행우선구역의 지정해제 등)

①시장 또는 군수는 제18조제1항의 규정에 의하여 지정된 보행우선구역의 지정목적이 상실되거나 보행우선구역의 규모를 변경할 필요가 있는 때에는 보행우선구역을 해제 또는 변경할 수 있다.

②보행우선구역의 해제 또는 변경의 방법·절차 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

[시행일 2006.01.28]

제21조 (보행시설물의 설치)

①시장 또는 군수는 보행우선구역안에서 보행자가 안전하고 편리하게 보행할 수 있도록 다음 각호의 보행시설물을 설치할 수 있다.

1. 속도저감시설

2. 횡단시설

3. 대중교통정보알림시설 등 교통안내시설

4. 보행자 우선통행을 위한 교통신호기

5. 그 밖에 보행자의 안전과 이동편의를 위하여 대통령령이 정하는 시설

②제1항의 규정에 의한 보행시설물의 구조, 시설기준 등에 관하여 필요한 사항은 건설교통부령으로 정한다.

[시행일 2006.01.28]

제22조 (도로점용물의 이설 등)

①시장 또는 군수는 제21조의 규정에 의한 보행시설물의 설치를 위하여 필요한 경우에는 도로법 제40조의 규정에 의하여 도로점용허가를 받은 자에게 도로점용물의 이설을 명할 수 있다. 이 경우 시장 또는 군수가 당해 도로의 관리청이 아닌 경우에는 당해 도로의 관리청에게 도로점용허가를 받은 자에 대하여 도로점용물의 이설을 명하여 줄 것을 요청할 수 있다.

②제1항 후단의 규정에 의한 요청을 받은 도로관리청은 특별한 사유가 없는 한 이에 응하여야 한다.

③제1항의 규정에 의한 도로점용물의 이설에 소요되는 비용부담 또는 손실보상 등에 관한 사항은 도로법의 관련규정이 정하는 바에 의한다.

[시행일 2006.01.28]

제23조 (불법시설물의 정비)

①시장 또는 군수는 보행우선구역안에서 도로법 제40조의 규정에 의한 도로점용허가를 받지 아니하고 설치되어 보행시설물의 설치 또는 보행에 장애를 초래하는 노상적치물 등 관계법령에 의하여 적법하게 설치되지 아니한 시설물(이하 "불법시설물"이라 한다)에 대하여 도로법 등 관계법령이 정하는 바에 의하여 이를 정비하여야 한다.

②시장 또는 군수는 불법시설물의 정비를 위하여 필요한 경우 관계 행정기관의 장에 대하여 필요한 협조 또는 지원을 요청할 수 있다. 이 경우 요청을 받은 관계 행정기관의 장은 특별한 사유가 없는 한 이에 응하여야 한다.

[시행일 2006.01.28]

제24조 (보행우선구역 관리대장의 작성·보관) 시장 또는 군수는 건설교통부령이 정하는 바에 의하여 보행우선구역 관리대장을 작성·보관하여야 한다. [시행일 2006.01.28]

제5장 보칙

제25조 (실태조사)

①건설교통부장관은 교통약자의 이동편의증진을 위한 정책의 효과적인 수립에 필요한 기초자료로 활용하기 위하여 다음 각호의 사항을 조사하여야 한다.

1. 교통약자의 인구현황

2. 교통약자의 이동실태

3. 이동편의시설의 설치 및 관리 현황

4. 보행환경 실태

5. 그 밖에 교통약자의 이동편의증진을 위하여 필요한 사항

②제1항의 규정에 의한 조사의 실시시기·실시방법 등에 관하여 필요한 사항은 건설교통부령으로 정한다.

③건설교통부장관은 제1항의 규정에 의한 조사를 위하여 관계 행정기관 및 교통사업자에 대하여 필요한 자료의 제출 또는 지원을 요청할 수 있다.

[시행일 2006.01.28]

제26조 (연구·개발의 촉진 등)

①건설교통부장관은 교통약자의 이동편의증진을 위하여 다음 각호에 관한 연구·개발사업을 추진하여야 한다.

1. 교통약자의 이동편의를 위한 교통수단·여객시설 및 이동편의시설의 기준에 관한 사항
2. 저상버스의 표준모델 개발
3. 장애인 또는 고령자의 자가운전에 필요한 운전장치 또는 차량의 개발
4. 특별교통수단으로 이용할 수 있는 차량의 개발
5. 보행환경의 개선
6. 그 밖에 교통약자의 이동편의증진을 위하여 대통령령이 정하는 사항

②건설교통부장관은 제1항의 규정에 의한 연구·개발의 결과를 지방자치단체 및 교통사업자 등에게 보급하여 교통약자의 이동편의를 촉진할 수 있도록 노력하여야 한다.

[시행일 2006.01.28]

제27조 (장애인 등의 자가운전 지원 등)

①국가 및 지방자치단체는 장애인 또는 고령자가 자가운전을 통하여 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 운전면허제도의 정비 등 필요한 시책을 강구하여야 한다.

②교통사업자는 장애인의 경제적 부담을 경감하기 위하여 관계법령이 정하는 바에 의하여 운임 또는 요금을 감면할 수 있다.

[시행일 2006.01.28]

제28조 (보고·검사 등)

①교통행정기관은 필요하다고 인정하는 때에는 교통사업자에 대하여 이동편의시설의 설치 또는 유지관리와 관련된 사항에 관하여 보고를 하게 하거나 관련 자료를 제출하게 할 수 있다.

②교통행정기관은 필요하다고 인정하는 때에는 소속공무원으로 하여금 이동편의시설이 제10조의 규정에 의한 설치기준에 따라 적합하게 설치되거나 유지관리 되는지의 여부에 관하여 검사하게 하거나 관계인에게 질문하게 할 수 있다.

③제2항의 규정에 의한 검사 또는 질문을 하는 공무원은 그 권한을 표시하는 증표를 지니고 이를 관계인에게 내보여야 한다.

[시행일 2006.01.28]

제29조 (시정명령) 교통행정기관은 제11조의 규정을 위반하여 대상시설에 이동편의시설을 설치하지 아니하거나 설치한 이동편의시설을 제10조의 규정에 의한 설치기준에 적합하지 아니하게 유지관리한 교통사업자에 대하여 대통령령이 정하는 바에 의하여 1년 이내의 기간을 정하여 이동편의시설을 설치하도록 명하거나 제10조의 규정에 의한 설치기준에 적합하도록 이동편의시설을 개선할 것을 명할 수 있다. [시행일 2006.01.28]

제30조 (권한의 위임 또는 위탁)

①건설교통부장관은 이 법에 의한 권한의 일부를 대통령령이 정하는 바에 의하여 시·도지사에게 위임할 수 있다.

②건설교통부장관은 이 법에 의한 권한의 일부를 대통령령이 정하는 바에 의하여 교통관련업무를 주업무로 하는 기관 또는 단체에 위탁할 수 있다.

[시행일 2006.01.28]

제6장 벌칙

제31조 (벌칙) 제11조의 규정을 위반한 자로서 제29조의 규정에 의한 시정명령을 받고 그 시정기간 이내에 이를 이행하지 아니한 자는 1천만원 이하의 벌금에 처한다. [시행일 2006.01.28]

제32조 (양벌규정) 법인의 대표자나 법인 또는 개인의 대리인·사용인 그 밖의 종업원이 그 법인 또는 개인의 업무에 관하여 제31조의 위반행위를 한 때는 행위자를 벌하는 외에 그 법인 또는 개인에 대하여도 동조의 벌금형을 과한다. [시행일 2006.01.28]

제33조 (과태료)

①다음 각호의 어느 하나에 해당하는 자는 200만원 이하의 과태료에 처한다.

1. 제28조제1항의 규정에 의한 보고 또는 자료제출의 요구에 불응하거나 허위의 보고 또는 자료제출을 한 자
2. 제28조제2항의 규정에 의한 검사를 거부·방해 또는 기피한 자

②제1항의 규정에 의한 과태료는 대통령령이 정하는 바에 의하여 교통행정기관이 부과·징수한다.

③제2항의 규정에 의한 과태료 처분에 불복이 있는 자는 그 처분의 고지를 받은 날부터 30일 이내에 당해 교통행정기관에게 이의를 제기할 수 있다.

④제2항의 규정에 의하여 과태료 처분을 받은 자가 제3항의 규정에 따라 이의를 제기한 때에는 당해 교통행정기관은 지체 없이 관할법원에 그 사실을 통보하여야 하며, 통보를 받은 관할법원은 비송사건절차법에 의한 과태료의 재판을 한다.

⑤제3항의 규정에 의한 기간 이내에 이의를 제기하지 아니하고 과태료를 납부하지 아니한 때에는 국세 또는 지방세체납처분의 예에 따라 이를 징수하여야 한다.

[시행일 2006.01.28]

제34조 (이행강제금)

①교통행정기관은 제29조의 규정에 의하여 시정명령을 받은 후 시정기간 이내에 당해 시정명령을 이행하지 아니한 자에 대하여는 이동편의시설의 설치비용을 고려하여 3천만원 이하의 이행강제금을 부과한다.

②제1항의 규정에 의하여 이행강제금을 부과하는 위반행위의 중별과 위반정도에 따른 금액 그 밖의 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

③교통행정기관은 제1항의 규정에 의한 이행강제금을 부과하기 전에 제1항의 규정에 의한 이행강제금을 부과·징수한다는 뜻을 미리 문서로써 예고하여야 한다.

④교통행정기관은 제1항의 규정에 의한 이행강제금을 부과하는 경우에는 이행강제금의 금액·부과사유·납부기한·납부기관·이의제기방법 및 이의제기기간 등을 명시한 문서로써 행하여야 한다.

⑤교통행정기관은 최초의 시정명령이 있는 날을 기준으로 하여 매년 1회 당해 시정명령이 이행될 때까지 반복하여 제1항의 규정에 의한 이행강제금을 부과·징수할 수 있다.

⑥교통행정기관은 제29조의 규정에 의하여 시정명령을 받은 자가 시정명령을 이행하는 경우에는 새로운 이행강제금 부과를 즉시 중지하되, 이미 부과된 이행강제금은 이를 징수하여야 한다.

⑦교통행정기관은 제4항의 규정에 의하여 이행강제금 부과처분을 받은 자가 이행강제금을 기한 이내에 납부하지 아니하는 때에는 국세 또는 지방세체납처분의 예에 따라 이를 징수하여야 한다.

[시행일 2006.01.28]

부칙 <제7382호,2005.1.27>

제1조 (시행일) 이 법은 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행한다.

제2조 (이동편의시설 설치에 관한 경과조치)

①이 법 시행 당시 대상시설에 이동편의 시설을 설치 또는 변경하기 위하여 건축허가신청 등 행정절차가 진행중

이거나 시공중인 이동편의시설의 설치에 관하여는 종전의 장애인·노인·임산부등의편의증진보장에관한법률 제8조의 규정에 의한다.

②다음 각호의 어느 하나에 해당하는 이동편의시설은 이 법 제10조의 규정에 의한 설치기준에 적합한 것으로 본다.

1. 제1항의 규정에 의하여 설치되는 이동편의시설
2. 이 법 시행 당시 종전의 장애인·노인·임산부등의편의증진보장에관한법률 제9조의 규정에 의하여 설치된 이동편의시설

제3조 (시정명령 및 이행강제금에 관한 경과조치) 이 법 시행전의 행위에 대한 시정명령 및 그에 따른 이행강제금의 부과에 관하여는 종전의 장애인·노인·임산부등의편의증진보장에관한법률의 규정에 의한다.

제4조 (벌칙 및 과태료에 관한 경과조치) 이 법 시행전의 행위에 대한 벌칙 및 과태료 규정의 적용에 있어서는 종전의 장애인·노인·임산부등의편의증진보장에관한법률의 규정에 의한다.

제5조 (다른 법률의 개정) 장애인·노인·임산부등의편의증진보장에관한법률중 다음과 같이 개정한다.

제2조제5호·제9호 및 제7조제1호·제5호를 각각 삭제한다.