

도시환경과 장애인 편의시설의 미래상

조성룡 (건축의 미래를 준비하는 모임 사무국장)

1. 도시환경과 접근권

지금까지 장애인 편의시설에 대하여 연구되거나 논의되었던 대부분은 주제발제에서 지적하듯 대체적으로 '접근권 확보 문제에 그 포커스를 두었다'고 생각한다. 이 접근권은 우리나라처럼 장애인에 대한 사회적 관심이 그리 높지 않은 환경에서 마땅히 확보되어야 할 중요하고 시급한 문제임에 틀림없다. 그래서 <장애인 편의 시설 및 설비의 설치 기준에 관한 규칙(안)>도 새로 마련되고 일정 규모 이상의 공공시설에 의무적으로 설치할 기준 항목도 정했다.

장애인들이 이 사회에서 부딪히는 엄청난 장벽을 줄여나간다는 시각에서 뿐 아니라 모두가 제대로 살아가야 할 바람직한 도시 환경을 기대하는 보통사람들 편에서 생각해 보아도 뜻 있는 전환기를 맞이하고 있다고 본다.

그렇게 되면 건축가, 토목기술자, 조경가에 의하여 완성되는 대부분의 프로젝트에서 이들의 사명과 전문지식과 종합적인 검토는 단지 장애인의 편의를 위한다는 좁은 차원으로부터 현대 도시생활의 역할과 기능을 제고하는데 크게 기여할 것이다.

그러나 지금까지 무수한 건축관련법, 도시관련법에 규정되어 있는 것도 하나하나 따지면 크게 문제되지 않을 것 같지만 원래의 법 취지와는 아무 관계없이 다른 방향으로 적용되어 왔음을 생각해 보면, 법이라는 큰 줄거리 아래 가능하면 세부 지침이 합리적으로 분류되어 그 운용에서 투명성이 드러나고 동시에 융통성 있게 적용되어야 함을 강조하고 싶다.

또한 앞서 재활협회 심포지엄(1994)에서 조철호교수가 언급하였듯이 '공공건물'에 대한 정의가 아직 분명치 않기 때문에 소규모 근린생활시설에 대한 법적용 문제가

생기게 된다. 그러나 일반적으로 공공건물이라 함은 국민 누구나 이용할 수 있는 것으로 시청, 재판소와 같은 관청건물, 박물관이나 연구소와 같은 문화연구시설, 파출소, 보건소와 같은 소규모 시설을 포함한 대상이므로 크게 문제될 것이 없고 아주 규모가 작은 근린생활시설까지 대상에 포함시키는 것은 현실성이 모자란다고 본다.

사용과 접근을 선택적으로, 차별적으로 구분하여 구체적으로 실행에 옮길 수 있는 후속조치가 따라야 하고, 법이나 제도도 중요하지만 실제 일을 수행하여 나가는 건축주와 설계주체, 시공주체를 설득하여 효과있는 내실을 얻는 노력이 무엇보다 중요하다고 지적한 점은 옳다고 생각하면서 몇가지 소견을 피력하려고 한다.

2. 장애인 편의시설을 생각하는 관점 몇 가지

1977년 UN총회에서는 장애를 표현할 때 기능장애(impairment), 능력장애(disability), 사회적불리(handicap)의 세가지말을 사용하였다. 기능장애는 심신의 기능이 이상을 일으키거나 기관에 이상이 생겨 장기간 혹은 영구히 계속되는 상태, 능력장애는 기능장애로 인하여 생긴 능력의 저하를 가리키며, 사회적 불리는 기능, 능력장애로 인하여 사회적으로 불리한 상태에 놓여 있음을 말한다.

접근하기 쉬운 도시 환경 만들기

그러나 일반적(정상적이 아니라)인 사람보다 생리적 능력이 부족한 사람들이 장애인이 되는 이유의 하나는 환경의 제약 때문이다. 우리 주변에는 이들의 이동을 방해하는 여러가지 환경요소가 존재하고 있다.

가장 많은 경우는 보행능력의 장애이다. 평형감각이 없고, 빨리 움직이지 못하고 재빨리 반응하지 못하는 장애이다. 도시환경에서 이들의 능력이 저하되는 원인은 여러가지가 있겠지만 보행면의 이음이 평탄치 못하고 불규칙하며 계단이 많은 것이 우선 이유가 될 것이다. 계단은 단 높이나 넓이 뿐 아니라 손잡이(handrail)의 위치나 유무도 크게 중요하다. 더구나 외부 계단처럼 비에 젖거나 얼기 쉬운 경우에는 문제가 심각하다.

여 닫는데 무겁고 빨리 닫히는 출입문도 이들을 불편하게 만든다.

휠체어를 사용하는 사람중에서도 능력장애의 정도가 차이가 있으나 이들이 무엇인가에 닿으려고 할 때 문제가 생긴다. 휠체어 자체의 크기나 무게와 회전반경을 고려

하지 않고 건강한 사람이 환경에 대응하는 표준적 수법으로 계획된 도시공간은 휠체어 사용자뿐 아니라 시각장애인, 청각장애인 모두에게 특별한 문제를 일으킨다.

난청인 사람들이 위치를 확인하려면 확실한 시각적 사인(sign)이나 명쾌한 공간 구성표시도가 제공되어야 한다. 그러나 시각장애인에게 그림자는 물체의 윤곽을 보기 힘들게 만들고 어떤 사람에게는 빛의 반사가 불쾌감을 일으킨다. 특히 시각 장애인들에게는 환경의 이미지를 파악하는 일이 큰 문제로서 그들은 정확한 인지맵을 형성하기 위하여 환경음이나, 텍스처에 주의하도록 교육받고 있다.

도시시설이나 환경을 개선하는 일에 어려운 점은 서로 다른 장애를 가진 사람들의 요구에 대응하여야 하는 디자인의 문제이다. 인도와 보도사이의 경계선은 지팡이를 쓰는 시각장애인들에게 유용하지만 휠체어 사용자에게는 장애물이 된다.

더구나 우리의 도시환경은 그 기능이나 품질이 조악하여 비단 장애인에게만 불리한 것이 아니라 보통 사람들에게도 안전한 것은 아니다. 이를테면 지하철의 접근이나, 플랫폼의 엉성함과 엉망진창의 보행도로는 선진국으로 가기 힘든 부분이다. 그러므로 장애인 편의시설의 정비라는 차원에 앞서 도시 기간시설로서 외부공간의 질과 시스템을 전반적으로 높이도록 정부와 민간 모두가 노력하여야 한다.

공공(적)시설과 그 서비스, 대중 교통기관과 관련시설, 통신서비스, 보행시설등 도시환경의 정비계획에 접근성(accessibility)을 고려하는 설계시각이 중요하다는 점은 이미 수없이 지적되어 왔고 또 부분적으로 시행되고 있기도 하지만 아직은 법이나 지침의 최소한의 규정에 겨우 맞추려는 정도에 머물고 있다. 이 소극적인 대응이 어떤 경우에는 비용만 들었을 뿐 오히려 장애인들을 더 불편하게 만드는 경우도 있다.

그러므로 이러한 시도는 사회전반에 걸쳐 시스템화되어야 비로소 유용할 것이다. 앞으로 고령화 사회가 되면 이 접근성과 건축장애 배제의 개념은 더욱 증대, 확장될 것이다. 장래에는 장애의 유무에 관련없이 누구나 이용 가능한 설계가 테크놀로지의 비약적인 발전에 따라 일반화되어 장애인이 어떤 시설이라도 방문 가능(visitation)하게 될지도 모르는 일이다.

주택(在宅)고령자가 격증하게 되는 사회에서는 '고령자의 장애화', '장애인의 고령화'가 주택 설계에도 여러가지 중요한 문제로 등장할 것이다. 바닥의 단 차이, 바닥재라던가 휠체어나 보조이동장치의 접근에 편리한 시설과 승강기, 시각·청각·온도감각 능력이 떨어지는 것을 배려한 설비시설등 뿐 아니라 좀 더 큰 스케일로 본다면 장애인의 가족이 근처에 모여 살 수 있도록 인거(隣居), 근거(近居)형의 생활양식도 보편

화 할 것이다.

주택이 장애인을 만든다?

일본의 경우 후생성의 통계에 의하면 연간 교통사고가 10,000명 정도인데 비하여 가정내에서 사고(전도, 추락, 화재, 질식등)로 숨지는 사람이 3,000명 정도라고 한다. 특히 장애인이나 고령자에게 주택은 반드시 안전한 공간은 아니며, 주택을 만들거나 삶의 방법에 대한 배려가 충분치 못할 때 오히려 주택은 장애인을 만들어 내는 장소가 된다는 것이다.

주거 공간이나 설비, 요소와 마감상태는 장애인의 행위달성(혹은 자립)에 큰 영향을 미친다. 인간의 생활행위를 이동·동작·조작·인지와 커뮤니케이션 등으로 크게 나눌 수 있는데 서로 관련되어 있는 이 6가지가 종합적으로 지장없이 이루어져야 생활행위 자체에 무리가 없다.

①이동/신체조건과 이동수단(보행, 휠체어, 지팡이 등), 이동상황, 주거공간의 상황이라는 조건에 따라 이동의 달성장애가 발생한다. 계단, 돌출물, 개구부의 폭, 바닥상태 등이 이동장애의 큰 요인이다.

②도달/목표장소까지 이동 후, 목표가 되는 물건이나 설비에 쉽게 닿을 수 있느냐 하는 문제는 역시 본인의 신체조건, 이동, 신체지지수단, 주거공간상황에 의하여 결정된다.

휠체어 사용자의 경우에는 그 물건이나 설비의 높이, 깊이등의 문제가 된다.

③동작/동작을 하려고 하는 장소에서 지장없이 할 수 있느냐 없느냐 하는 문제인데 탈의실의 넓이나 목욕탕의 욕조 높이와 길이는 장애인의 동작에 크게 영향을 미친다. 뿐만아니라 여러가지 보조장치(손잡이 등)의 기능도 이 동작을 돕거나 억제하는 역할을 담당한다.

④조작/인간의 생활, 특히 주생활에 필요한 도구, 설비, 장치를 조작할 수 있는가 없는가는 자립생활을 크게 좌우한다. 일반적으로 장애인이 손가락을 사용하여 조작하는 등 작은 쉬운 일이 아니다. 일상생활에서 문 손잡이, 수도꼭지, 변기의 조작 등에 장애가 흔히 발생한다.

⑤인지와 커뮤니케이션/시각장애인, 청각장애인, 농아인은 인지(認知), 커뮤니케이션의 장애를 갖고 있다. 특히 외부 공간에서 신호등, 돌출물, 사인, 음에 의한 전달에 의하여 심각한 장애가 발생한다. 장애인은 위험이나 긴급사태에 대응하기 어려우므로

주거공간을 만들때 이러한 경우에 대비하여 확인, 통보, 원조, 구조하기 쉬운 시스템을 구축하는 일이 필요하다.

편의에서 정상화로

장애인이 사회에 참여할 수 있도록 장벽(barrier)을 없애고 같이 생활할 수 있는 상태로 만드는 일을 정상화(normalization)라고 한다.

비슷한 동의어로 integration, main streaming으로도 표현하지만 장애인이 건강한 보통사람들과 함께 생활·활동할 수 있도록 생활조건이나 생활양식을 같은 레벨까지 끌어 올리려는 개념이다.

서구의 선진국이나 미국에서는 오래 전부터 이 이념을 가진 건축 장애배제(barrier-free)관련 법률을 만들었지만, 한국이나 일본의 건축법에는 아직 이에 관련된 조항이 많지 않다.

장애의 문제를 떠나서 모든 사람은 같은 사회의 구성원이다. 이렇게 생각하면 당연히 불특정 다수가 이용자가 되는 공공성이 강한 건축물은 장애인도 이용할 수 있어야 하므로 물리적 장애요소를 되도록 많이 제거하여 사회적 정상화를 진전시켜야 한다.

3. 장애없는 사회를 만들기 위한 사고의 전환

법과 제도가 완전하여 모든것이 이루어 질 수 있는 것은 아니다 그것을 실행하는 사람들의 자세와 태도에 따라 바람직한 방향으로 나아가기도 하고, 정 반대의 부정적 결과를 초래하기도 한다. 일반적으로 장애를 고려한 건물의 설계는 기능성이나 안전성에 주안점을 두게 되어 어느쪽이나 하면 심미성이나 경제성을 무시하게 되는 경우가 많기 때문이다.

그러나 장애를 줄이기 위한 방법으로 도입된 물리적인 장치를 적극적인 공간구성 요소로 도입하여 치밀한 플래닝과 과감한 조형방법에 의하여 심미성을 살리고 오히려 매력적인 건축(경사로가 전체 건물의 포커스가 된다든지 하는 예는 현대 건축에서도 자주 볼 수 있다.)으로 만들 수 있다면 장애인들도 일반인과 똑같이 이 시설을 '자연스럽게'이용하게 된다.

반면에 건물 뒤편이나 후미진 곳에 어쩔 수 없이 장애인 전용 경사로를 설치한다

면 오히려 마이너스 효과를 가져오게 된다. 물론 이러한 제안은 박물관이나 기념관처럼 대지나 공간규모에서 비교적 여유가 있는 경우에 해당되며, 공사비가 많이 들어가게 되어 경제적이지는 않지만 지역이나 도시적 차원에서 생각한다면 충분히 경제적이라고 주장하고 싶다.

이런 시각에서 생각해 보면 법이나 편의시설 설치기준을 제정하는 것도 중요하지만 실제 이일을 수행하는 주체인 건축가, 건축주, 시공자가 바람직한 사회환경을 만드는데 앞서야 하고, 정부는 민간주도하에 시행되도록 간섭보다는 인센티브제도 같은 것을 활용하여 자발적으로 유도할 수 있는 법을 찾아야 한다.

고령화되면서 장애의 범위를 이제 좁게만 생각할 수 없게 되었다. 그것은 이미 서구나 일본과 같은 선진국에서 실증되고 있기 때문에 더 넓고 긴 안목으로 이 문제에 접근하지 않으면 안된다.

그러므로 공공장소나 도시환경 뿐 아니라 개인의 생활영역에도 깊은 관심을 가질 때가 되었다. 이미 피력하였듯이 우리의 주거환경은 일상생활에서도 안전하지가 못하다.

집안에서 발생할 수 있는 여러문제를 연구하고 실제 설계에 적용함으로써 더 이상 장애인이 생기지 않도록 노력하는 일이 급선무이다. 앞으로 장애인을 위한 주택도 등장하고 장애인의 생활특성과 장애특성에 따라 표준적인 해결책으로서가 아닌 특수한 방법이 뒤따르게 될 것이다. 무엇보다 중요한 일은 장애인, 고령자가 어떻게 일반사람들과 함께 공동체를 이루며 생활하느냐 하는 것이다.

그런 의미에서 1989년 영국 왕립 건축가협회가 발간한 '미래를 위한 주택'에서 '장애인 주택의 설계요령'의 한 부분을 인용해 보자 "「휠체어 주택」은 특수단위로 구성된 독립된 단지(colony)가 아니라 일반적인 집주(集住)환경에서 빠질 수 없는 한 부분으로 설계되어야 한다. 휠체어 주택은 하나의 주택군(群)에서 2세대에 한하고, 다른 주택군에 분산 배치한다."

●특별개 3●

장애인단체와 시민단체의 참여방안

김선규(대구장애우권익문제연구소 이사)

장애인단체와 시민단체의 참여방안

김선규 (대구장애우권익문제연구소 이사)

1. 들어가는 말

장애우의 완전한 사회참여에는 장애우 스스로가 해결해야 할 과제도 많지만 훨씬 더 많은 부분이 국가나 사회에서 관심과 이해를 가져야 한다. 그러나 교육, 직업, 교통 문제등 여러가지 면에서 장애우들에게 균등한 이익을 보장해 주지 못하고 있어 큰 문제를 야기시켜 오곤 했다.

이런 환경속에서 사회는 장애우들에게 역할기능을 강화시켜 주는 방면에만 노력을 했지 이들을 수용할 사회환경을 만드는데는 소홀히 했다고 볼 수 있다.

장애우의 사회적 환경이란 법률·제도적환경·물리적환경(교통, 건축물)등 장애우에 대한 사회적 태도 등을 총체적으로 보고 있는데, 우리나라의 경우 장애우에 대한 교통, 통신설비와 공공건물 등 부족한 물리적 환경으로 사회적 참여 및 활동의 제한을 당한다. 또한 사회적 인식과 문화의 영향으로 가족구성원을 비롯한 사회적 관계망과의 상호작용에서 과잉보호로 인한 사회적 고립과 격리를 경험하며, 때로는 무관심과 교육의 불평등, 취업기회의 불평등, 필요한 정보에의 접근의 어려움 등으로 인해 사회적 재활에 방해가 되고 있다. 그리고 보호의 차원으로 개선되는 제도는 자기실현이라는 장애우의 욕구를 충족시키지 못할 뿐 아니라, 고용, 교육, 주택, 문화적 시설에 장애우의 기본적인 인권을 충족시키지 못하고 있다.

장애우가 재활목표를 달성하지 못하는 것은 주로 장애우의 능력부족이라기 보다 사회적 환경의 미비로 인해 좌절하는 경우가 많다고 본다.

그러므로 장애우에게 불리하고 불평등한 사회적 환경을 변화시키지 않은 상태에서는 장애인의 개인적 기능을 향상시키는 프로그램이 실시되더라도 그 효과성에는 강한 의문을 가지게 된다.

사회적 재활의 목표는 장애우들을 그가 살고 있는 사회체계에 적응하도록 돕는 것이다. 그러나 부당한 환경이나 상황을 그대로 받아들이도록 강요해서는 안된다. 「완전한 참여와 평등」이라는 재활목표를 달성하기 위해서는 장애우의 역할 기능을 강화시켜 줌과 아울러 장애우의 사회적 환경을 변화시킬 때만이 가능하다.

그러나 최근에 이르기까지 장애인에 관련된 연구는 장애우복지정책, 복지시설, 건축물의 실태와 개선방향 교육, 의료 및 직업재활, 자아감 및 가족문제와 관련된 사회심리적 재활등이 대부분으로 장애우를 단지 복지 대상화하여 역할 기능을 강화시키는 체계유지적 측면에서의 연구들이 대부분이라 할 수 있다.

또한 사회행동이 사회복지실천의 주요한 방법임에도 불구하고 우리 현실에서는 사회행동의 실천이나 연구가 미진하였다. 80년 이후 장애우들의 꾸준한 사회행동의 산물로서 부실한 내용의 「심신장애자복지법」이 「장애인복지법」으로 대폭 개정되고 「장애인고용촉진 등에 관한 법률」이 새로이 제정·공포되어 장애우의 위상을 높이는 계기를 마련하였지만 이해 당사자들만의 외로운 분투는 법개·제정에 만족해야 하는 한계에 부딪혀야 했다.

그러므로 장애우의 사회적 재활을 위한 노력에 있어 사회적 환경의 변화라는 체계 변화적 관점에 입각한 사회사업의 한 방법으로서의 사회행동에 대한 인식을 제고하고 실천방향을 모색하여야 한다.

본 고에서는 장애우단체와 시민단체의 참여방안에 대한 사회행동의 이론적 배경을 고찰하고 그 작은 실천방안이었던 대구지역의 지하철 문제 해결을 위한 노력들을 소개하여 향후의 운동방향에 타산지석을 삼고자 한다.

2. 장애인집단의 사회행동

장애를 가지고 있는 이들은 보편적으로 고실업률에 허덕이고 따라서 낮은 경제적 수준이나 복지의존적 상황을 경험할 수 있다. 이들중 상당수는 영속적 빈곤과 저학력 및 열악한 주택환경 등의 생활을 하고 있다. 또한 사회활동이나 법적 그리고 정치영역에서의 활동은 다수 대중에 비해 확실히 위축되어 있다.

즉, 장애우와 장애문제는 사회와 관련이 되어 있고, 장애우의 빈곤한 원인은 장애우 그 자체보다는 그들에게 낙인을 찍고 배척하고 차별대우를 하는 사회에 더욱 큰 원인이 있다고 할 수 있다.

결국, 장애우는 강건한 사람들이 구성된 사회조직, 운송수단, 건축물, 타인의 태도, 사회가 장애우들에 관여하는 상호작용, 그리고 생태학적 존재구조 등에 의해 소수집단이 되는 것이다.

또한 장애우는 장애의 발생동기나 기능장애의 정도를 막론하고 개인적 접근이나 상호작용적 접근으로 해결할 수 없는 여러가지 문제를 경험하게 된다. 서울남부장애인복지관의 장애인육구조사(1989)에 따르면 장애우가 경험하는 현재의 고민이 직업문제(19.1%), 자신의 장애문제(14.8%), 건강문제(13.1%), 노후문제(11.9%) 등의 순으로 나타나고 있는데, 이것은 장애우의 문제를 상호작용적 접근을 넘어서서 사회문화적으로 접근해야 함을 보여주고 있는 것이다.

사회문화적인 접근에 있어서 주요한 사회복지실천 기법으로는 사회문화적 진단과 치료, 전통적인 지역사회조직, 사회행동, 대변등이 사용된다. 그러므로 소수집단으로서 사회 각 부문에 걸쳐 참여기회가 박탈당하고, 불평등을 지니고 있는 장애우집단의 문제해결에도 이러한 기법이 사용될 수 있다.

즉 앞에서 언급한 바와 같이 장애는 장애우의 신체구조나 기능의 문제만을 포함하는 것이 아니라 인간의 의식적 문제와 사회환경적 문제를 포함하는 것이고 4차적 장애라 할 수 있는 '사회적 불리'에서 주요한 장애 문제가 발생한다. 특히 장애문제는 장애우 개개인의 차원에서만 발생하는 것이 아니라 장애우 전체가 사회에서 소수집단으로서 겪게 되는 문제이다.

그러므로 장애인의 「완전한 참여와 평등」이라는 재활목표를 달성하여 사회적 재활을 이루기 위해서는 사회행동을 통하여 주요한 장애문제를 가져오는 장애우의 사회적 제조건을 변화시켜야 한다.

여기에서 장애우의 사회적 환경이라 할 수 있는 사회적 태도와 인식, 물리적 여건, 제도 및 관련법이 장애인의 사회적 재활에 방해가 되고 있는 것은 사회가 장애우에게 불평등한 처우를 하고 있음에서 비롯된다. 그러므로 장애우집단이 사회에서 받고 있는 불이익과 차별을 개선하기 위해서는 사회행동이 필요한 것이다.

이러한 맥락에서 장애우에 대한 세계행동계획에서도 장애우들이 정부와 사회모든 분야에 있어서의 의사결정에 그들이 영향력을 행사할 수 있는 스스로의 권리를 옹호할 단체를 구성해야 한다는 것을 알리고 장애우의 욕구를 파악하며 무엇이 더 시급한 사업인가에 대한 견해를 밝히고 서비스를 평가하는 한편 변화나 국민의 의식을 고취하는데 두고 있는 것이다.

3. 노인도 장애인도 탈 수 있는 지하철을 만들자는 시민단체협의회

1) 대구의 장애우단체

대구에 장애우단체는 각 장애별로 40여개 정도(법인, 비법인, 사회단체)이며 활동하고 있는 전체회원수는 약 2,000명선으로 각 단체별 소속회원수는 대부분 평균 50명을 넘지 못하고 있다. 그나마 공동의 목적을 찾지 못하고 제각기 다른 선상에서 활동하고 있다.

이러한 현황속에서 대구의 장애인단체들이 갖는 문제는 회원부족, 전문성의 결여, 프로그램의 빈약, 조직력의 약화, 경제적 어려움, 단체간 상호협조 부족, 사회참여의 능동적 자세결여 등이 있다.

장애인단체들이 열악한 사회환경속에서 이루어 놓은 일도 많이 있었지만 지금의 시점에서 비판적인 시각으로 보면 각 단체들이 보다 넓은 안목으로 정책개발이나 장애우권익의 문제등 보다 근본적이고 심도있는 문제에 협조적이지 못하였고 오히려 이권다툼이나 난립, 분열되어 있는 상황을 보여왔다. 이러한 난제들을 해결하기 위해 '대구장애인단체협의회'를 '91년에 발족하여 가시적 통합양상을 보였으나 연대의 기틀 위에서의 장애우문제해결의 미숙함, 적절한 인재발굴의 부재로 인한 프로그램의 지속성 유지의 어려움 등으로 지역장애우 문제에 능동적으로 대처하지 못했다.

2) 공공시설내의 장애우편의시설 의무화

장애우의 복지향상과 생활불편을 해소하기 위하여 대중시민이 이용하는 공공시설 건설시에는 장애우 편의시설을 설치토록 의무화하고 있으며, 규정에 없더라도 건축시설물에는 편의시설을 설치토록 의무화하고 있으며, 규정에 없더라도 건축 시설물에는 편의시설을 설치하겠다는 대구시의 약속(?)을 확인하기 위해 대구장애우권익연구소가 실태조사를 해 보았다.

공공건물

관공서(시청, 수성경찰서, 시청, 수성구청, 동대구세무서), 운수시설(대구역, 동대구역, 동부터미널, 대구공항), 병원(영남대학병원, 불교한방병원), 도서관(중앙도서관, 대구대 도서관, 경북대 도서관), 문화예술회관, 시민운동장, 장애인복지관, 월성종합사회복지관등 20곳

사유건물

구매시설(대구백화점, 대백프라자), 그랜드호텔, 국제오피스텔, MBC, 만경관극장,

명성예식장, 비산동교회, 수석교회, 소화성당, 화성양노원, 월성3단지상가 및 아파트 등 14곳

조사내용

승강기, 계단 및 경사로, 화장실, 관람석 등

조사결과

승강기 설치: 14곳, 계단(손잡이가 설치된 것): 31곳, 경사로 설치: 14곳, 장애인주차장: 8곳

수많은 시설중 대구의 대표적 시설이라 할 수 있는 34곳을 선정 조사한 결과 시설이 되어 있어도 형식적으로 되어 있거나 편의시설의 태부족인 현실을 다시 한번 느낄 수 있었다.

많은 장애우 단체가 있지만 자기 단체 밖의 일에는 무관심하거나 외면할 수 없었던 대구지역에 새로운 형태의 시민운동협의체의 태동을 가져오는 계기를 맞는다.

3) 노장지협의 활동

• 경과

1993년 초 부진한 장애우단체 활동속에서도 평소 대구의 재활을 걱정하던 4-5명이 모여 미진한 편의시설과 앞으로 닥칠 대구 지하철 내의 편의시설 설치를 위한 대응 활동을 하기로 했다. 서울과 부산에서 이미 지하철이 있었지만 장애우들이 자유롭게 이용하지 못한다는 것은 이미 주지의 사실이었다. 초기 단계에서 편의시설 설치를 위한 활동을 하지 못하면 기존의 도시들과 형편이 같을 것이 자명해서 조금 늦었지만 서두르기로 했다. 장애인의 접근을 물리적으로 막아놓고 요금은 무료이며 지하에 장애우용 화장실, 공중전화를 두겠다는 회극적 현실이 분발을 촉구했다.

'93년 6월 재활협회 대구지부의 재활심포지움에서 지하철내 장애우 편의시설의 설치 필요성이 제기되었다. 연이어 동년 8월 대구장애우권익문제연구소 창립대회에서도 지하철 편의시설을 위한 당국의 노력을 촉구하여 대구장애우계는 모처럼 큰 역할을 기대할 수 있게 되었다. '93년 9월에 한국장애인재활협회 대구·경북지부의 주관으로 열린 재활간담회에서 공식적인 의제로 상정되어 같은 해 11월에 지하철 내 편의시설 설치를 추진키로 13개 단체의 결의가 있었다.

실무추진위원장으로 자원봉사자지원센터의 박은수 소장이 맡고 대구 장애우권익문제연구소가 실무를 담당키로 하였다.

우선 이일을 추진할 단체의 이름을 '노인도 장애인도 탈 수 있는 지하철을 만들자는 시민단체협의회'란 긴 이름이지만 누구라도 쉽게 이해할 수 있도록 명명하고, '노장지협'을 약칭으로 사용키로 했다. 장애우단체가 주가 되었지만 앞으로 고령사회를 앞두고 모든 장애우 문제는 노인문제와 연계시키는 것이 효율적인 것으로 판단되어 노인단체와의 연대를 모색했다.

그리고 같이 이 문제를 풀어갈 시민단체를 영입하여 장애우문제해결을 시민단체와의 연대로 하여 지하철 내 편의시설 설치는 결코 장애우만의 문제가 아니라 복지대구를 염원하는 모든 시민의 희망임을 나타내 보이고 싶었다. 대구 YMCA, 대구가톨릭사회복지회, 대구시 사회복지관협회, 사회복지사협회, 사회복지시설연구회등의 시민단체와 대구대학교 특수교육학과, 동대학재업재활학과, 경북대학교 사회복지학과, 계명대학교 녹음봉사단, 참빛회, 경북대학교 사랑터, 동국전문대학의 더사랑 등의 대학생 단체들이 동참해 주었다.

이어서 공동대표, 자문위원, 실행위원등을 위촉하고 다음해인 1994년 1월 19일 '노장지협'의 발기대회를 가졌다. 발기 당시 대구시 지하철 본부는 지하철 1호선 29개역사에 승강기 2대, 에스컬레이터 11개를 준비하고 있었다.

그밖의 편의시설이란 것은 장애인우용 전화, 화장실, 시각장애인용 유도블럭이 고작이었다.

- ①장애우·노인·여성·아동보호단체를 비롯한 각 시민단체와 계속 연대하여 압력 단체화한다.
 - ②대구시, 지하철 건설본부와의 계속되는 대화로 편의시설확보의 구체적 방안을 마련한다.
 - ③전문가와 협력하여 기술과 예산면에서 현실적이고 경제적인 대안을 만들어 나간다.
 - ④예산절감을 위하여 지하철 시공업체와 연계추진할 수 있는 방법을 찾는다
 - ⑤효과적인 대시민 홍보를 통하여 시민의 공감대를 형성한다.
- 는 기본원칙을 가지고 대구시 당국과의 대화를 제의하였다.

1994. 2. 14 일 노장지협과 지하철 건설본부와의 1차 간담회가 있었다. 예상대로 도시계획법과 설계 및 공정상의 문제로 지하철 내 편의시설 추가 설치는 곤란하다는 태도였다.

29개역에 엘리베이터를 설치해야 한다는 노장지협의 반격도 만만치 않았다. 지리한 공방끝에 기존의 그곳에서 3곳이 추가된 5곳에 엘리베이터를 설치하고 나머지 역은

휠체어 메이트를 사용하겠다는 보다 진보된 반응이 나왔다. 그러나 최소한 사거리 역(출입구 8개소) 1개소에 승강기 설치, 1호선 중심역 8개소에 승강기 설치, 2·3호선과 교차되는 역에 승강기 설치 등 21개소 승강기 설치가 되어야 한다는 노장지협의 복안과는 너무 거리가 있어 간담회는 결렬이 되었다.

간담회가 결렬이 된 후 노장지협 집행위원회에서는 서명운동을 전개해가면서 사회행동에 나서자는 분위기가 팽배하여 3월 22일 시청앞 시위를 갖기로 결의하였다. 수차례 시장면담을 요구했으나 별다른 이유없이 거절되고, 지하철본부와 의미없는 만남도 더 이상의 시간만 낭비할 뿐이었다. 시위준비도 한창인 무렵 대구시장의 면담수락 연락이 왔다. 단체별 대표단을 꾸려 시청으로 가서 우리의 주장을 논리적으로 펴 나갔다. 적어도 네거리 역에는 1개소 이상의 승강기를 만들고 지하철 2호선에는 전역사에 승강기를 설치할 것과 청각장애우를 위한 전광판도 꼭 설치해 줄 것을 요구했다.

줄기찬 시민단체의 요구에 대구시장은 공정상, 기술상으로 새로이 승강기 설치가 가능한 지 전면 재검토하고, 기술적으로 가능한 역에는 최대한 승강기를 설치할 수 있도록 약속함. 향후 건설되는 지하철 2-5호선 전역에 장애인편의시설(승강기 등) 설치를 약속하고, 공공건물에도 편의시설 설치를 약속했다.

• 노장지협의 결과

대구지역에서 초유로 장애우 문제가 시민운동으로 발전되어 대구시민들에게 장애인편의시설의 중요성과 편의시설은 장애인의 전유물이 아니고 노약자, 임산부, 어린이 등에게도 아주 필요한 것이라는 인식을 확산시켰다.

그러나 시장의 면담시 약속에도 불구하고 대구 지하철 본부의 대답은 5개소 외의 역사에 승강기 설치하는 기술상으로 불가능하다고 한다.

처음부터 제약된 싸움을 예상했던 탓인지 집행위원들도 더 이상의 싸움을 포기한 채 2호선의 착공을 기다리는 듯하다. 운동방향의 강도를 두고 서로 뜻이 맞지 않는 경우도 허다했다.

시민단체라고 하지만 이름만 그럴 뿐 장애우 단체를 떠나 협의회를 꾸려 나가는 기술도 아주 부족했다.

그러나 대구 지역의 작은 시민운동이 모든 장애우문제가 해결되는 전시민의 관심이 집합체로 자리잡길 원한다. 다수 시민의 도움 없는 모임들이 너무 빨리 관심에서 벗어나는 것을 많이 본다. 노장지협의 활동이 장애인문제가 시민운동의 조그만 시작이 되길 바란다.

4. 맺는말

지방자치시대를 맞으며 장애인 활동의 역할은 중요함이 더해지고 있다고 본다. 특히 이 기능들이 동일한 체제내에서 상호협조와 압력단체의 역할을 수행하게 된다면 장애인복지는 향후 사회복지의 초석이 될 수 있을 것이다. 이제 장애인의 문제는 장애인만의 숙제가 아니라 함께 살아가는 모든 시민이 공동으로 풀어나가야 할 것이다.

그리고 방법 또한 시민, 사회단체, 장애인단체가 한덩어리가 되어 의식수준을 같이 할 때만이 사회적 이기주의를 소멸시키고 진정한 복지를 기대할 수 있을 것이다.

이제 장애인 단체는 시민과 연대할 수 있는 틀을 만들어야 할 것이다.

그리고 서로에게 적절한 역할 분담을 함께 독려하고 시정에 참여하고 감시하는 압력단체로서의 사명을 다해야 한다.

부록

행정쇄신위원회기획연구 문제보고서중에서 - 6. 도로 교통 등 생활환경개선

●
장애인 및 교통약자의 이동권 확보를 위한 전철 실태 조사 보고서

●
미국장애인법(Americans with Disabilities Act of 1990)

-제1부 항공기 또는 특정철도운영이외의 공공교통-

도로, 교통 등 생활환경 개선

-장애인복지제도 개선방안중에서-

가. 현황 및 문제점

장애인이 자립적인 생활을 하려면 이동과 사회생활을 편리하게 할 수 있도록 편의시설을 확충하고, 의사교환이 용이하게 이루어지도록 하여야 함. 이것은 장애인이 인간답게 살 권리 중 가장 기초적인 것으로 장애인복지가 잘 되어 있는 스웨덴, 미국, 영국, 일본 등 선진국가들은 이러한 문제를 우선적으로 해결하고 있음. 그러므로 장애인이 불편없이 사용할 수 있는 사회적 제반시설은 비장애인에게도 편리한 시설이므로 장애인의 사회적 활동을 제한하는 제반시설을 개선하여야 함. 특히 교통편의 제공이 장애인의 사회참여 활동에 매우 중요하므로 교통환경의 정비와 세제감면 등 적극적인 생활환경개선이 이루어져야 함.

○ 편의시설의 부족

- 장애인 편의시설 연계활용 불능(횡단보도, 공항, 역, 정류소 등)
- 장애인 승·하차를 위한 대중교통 수단의 개조와 특수교통제도가 없음.
- 편의시설의 의무규정 미약

공공건물 등 건축시설이외의 도로, 공원, 교통·통신시설의 편의시설 설치는 도시계획시설기준에 관한 규정 등 관계법령에 산재되어 있고 권고사항으로 규정되어 있어 미진한 실정임.

- 기존 건축물에 대한 편의시설 설치 확대는 곤란함.

○ 운전면허제도의 차별

- 1종 면허 허용 제한
- 청각장애인에 대한 면허 제한
- 불공평한 특별소비세(자동차세) 면세의 혜택

-정신지체, 청각·언어·시각장애인 등의 운전면허 취득 불가능한 장애인의 대리운전차량

에 대한 면세혜택은 없으면서 운전면허 취득 가능한 장애인만 특별소비세(자동차세) 면세의 혜택을 주는 불공평

- 문화생활을 위한 지원부족
 - 문화전달을 위한 TV, 라디오, 인쇄매체, 문화예술행사 등이 대부분 비장애 중심으로 이루어지고 있어 사회적 부조화 및 문화적으로 소외되고 있음.
 - 청각·언어·시각장애인을 위한 정보통신기기 개발 미흡
- 주택확보를 위한 지원 미비
 - 영구임대주택 분양에 한정하여 적은 가산점을 줌
 - 장애인 주택공급이 거의 없음

나 개선되어야 할 사항

- 장애인 편의시설 설치 의무화
 - 가칭 “장애인 편의시설 설치에 관한 법률” 제정·마련하여 모든 공공시설, 민간기관과 공공서비스 시설에 설치 의무화
- 장애인 운전면허 취득 차별 철폐 등
 - 1종 면허 허용
 - 보조장치를 사용하지 않고 1종 면허 취득이 가능한 장애인뿐만 아니라 보조장치를 사용하면 운전이 가능한 장애인에게 1종면허 취득기회를 부여해야함.
 - 청력기준의 정비
 - 2종 면허의 경우 운전시 청력이 필수적으로 필요치 않으므로 청각장애인에게 2종 면허를 허용해야 함.
 - 1종 면허의 경우 영업상 필요한 청력기준을 정하여 청각장애인 일부에게 1종면허를 부분적으로 허용해야 함.
 - 특별소비세(자동차세)면세의 확대
 - 운전면허취득이 불가능한 장애인의 대리운전차량에도 특별소비세(자동차세)를 면제
- 문화생활을 위한 지원
 - 장애인 문화예술 활동을 위한 지원
 - 관람료 면제, 프로그램 개발, 기금조성 등

- 청각·언어·시각장애인을 위한 정보통신 기기의 개발
 - 정보통신 기금 현대화 사업에 포함

- 주택확보를 위한 지원
 - 영구임대주택 입주자의 선정시의 가산점 확대 (5점→10점)

장애인 및 교통약자의 이동권 확보를 위한 전철 실태 조사 보고서

장애우권익문제연구소 · 녹색교통운동

1. 조사목적

- 사람이 사회의 구성원으로 살아가는데 필수적인 것 가운데 하나가 이동권이다. 이동이 어렵다면 정상적인 사회 생활을 하기 어렵다. 그러므로 인간은 누구나 이동할 수 있는 권리를 가져야 하고, 또 갖고 있다.

- 그러나 우리 사회 일각에는 이동의 자유, 즉 교통권을 제약받고 있는 사람이 상당수 있다. 400만 장애인들이 바로 그들이다. 아니 그들의 교통권은 박탈당하고 있다. 그러므로 장애인들은 집을 나서기가 참 어렵고, 또 무섭기조차 하다.

- 60만명이 넘는 지체 부자유자에게 지하철은 금단의 땅이다. 에스컬레이터가 설치된 곳이 있긴 하지만, 휠체어를 타고 이용할 수 없다. 표를 사는 일도 어렵다. 휠체어를 타고 개찰구를 통과할 방법도 별로 없다. 계단을 내려와도, 지하철과 플랫폼의 틈새가 넓거나 단차가 커서 휠체어를 타고는 승하차가 어렵다. 휠체어 리프트가 설치된 곳은 울지로 역과 종합운동장 역, 고작 두곳 뿐이다. 이렇게 장애인이 이용할 수 있는 길은 모두 막아 놓은 상태에서 역 구내에 장애인용 화장실과 공중전화를 설치해 놓은 것은 코미디가 아닐 수 없다.

- 버스 역시 불편이 크다. 정차하는 위치가 일정치 않다. 정차시간도 짧다. 버스 계단이 높아 차를 타는 데 대단히 불편하다. 시각 장애인의 경우 안내 방송이 제대로 이뤄지지 않아 어디가 어딘 지도 모르게 돼 있다. 또 승차할 때 다른 사람의 도움을 받아야 하는데, 편견의 벽이 높아 도움받기가 어렵다.

- 5cm의 턱도 넘지 못하는 휠체어를 탄 장애인들에게 우리 나라의 도로는 험난한 가시밭길일 수 밖에 없다. 이가 안맞는 보도블럭, 너무 높게 돼 있는 횡단보도와 보도 사이의 턱, 곳곳에 설치돼 있는 지하도와 육교, 어디를 둘러봐도 휠체어를 마음대로 굴릴 길은 보이지 않는다. 보도턱은 대개 10cm를 웃돌고 있다. 심지어 20cm를 넘는 곳도 있다. 그러므로 혼

자서 길을 건너려면 고꾸라질 위험을 각오해야 한다.

- 장애인과 사회를 잇는 통로인 도로 및 교통수단에서 이처럼 장애인 편의는 철저히 무시되고 있기 때문에 장애인은 단순히 불편함을 넘어 생활 자체를 위협당하고 있다. 대부분의 장애인들은 교육을 받으러 다니기도, 경제 활동을 하러 다니기도 어렵다. 그러므로 교육과 경제활동의 영역에서 소외당한 장애인들은 생활에 극심한 어려움을 겪고 있다. 소득 수준도 낮을 뿐만 아니라, 소득원은 주로 가족에 의지하고 있다. 서울시 조사에 의하면 대부분의 장애인들이 가구 소득이 60만원 이하인 저소득층이다.

- 그러나 장애인의 문제는 결코 '장애인'만의 문제는 아니다. 우리나라 장애 원인의 대부분이 산재 혹은 교통사고 등 사회성을 띠고 있다. 교통사고, 산재 등 후천적 장애원인이 80% 이상을 점하고 있다. 선천적인 장애자 수는 불과 20%를 넘지 않는다. 해마다 교통사고로 5만명, 산업재해로 3만명이 장애인이 되고 있다. 현재의 교통사고 수준이 유지된다면 해마다 12,000명의 사망자와 330,000명의 부상자가 발생하게 되는데 이 수치가 20년 누적되면 전 인구의 1/8, 즉 4인 가족 기준으로 두집건너 한 사람이 죽거나 다치게 되는 상황이므로 그 어느 누구도 장애인이 될 가능성으로부터 자유로울 수 없다.

- 또한 장애인의 교통권 신장은 시민교통권 향상과도 밀접하게 연관된다. 왜냐하면 장애인 교통 제약이 극복될 수 있다면 교통에 대한 발상의 전환이 이루어져 노인, 어린이, 임산부 등 모든 이동제약자의 교통도 사회적으로 보장될 수 있기 때문이다.

- 그러므로 장애인이 사회인으로 설 수 있는 기초적 조건인 장애인 교통권이 보장되어야 한다. 장애인 역시 다른 사람과 똑같이 '삶의 질'을 따질 수 있어야 한다. 장애인 역시 풍요로운 삶을 누릴 수 있어야 한다. 장애인 복지를 비롯한 다수 시민의 '삶의 질'이 선진국의 척도다.

- 우리 녹색교통운동과 장애우권익문제연구소는 장애인을 비롯한 교통 약자의 교통권을 확보하기 위한 사업의 하나로 장애인의 대중교통 실태, 특히 공공기관에서 운영하고 있는 전철의 장애인 편의시설의 실태와 문제점을 조사하기로 하였다.

2. 조사 기간

2-1. 조사 기간

조사는 지난 3월 23일부터 4월 11일까지 20일 동안 실시하였다.

2-2. 조사 시간

조사 시간은 아침 6시-오후 7시까지 시간을 선택하였다.

3. 조사 기관 : 녹색교통운동, 장애우권익문제연구소

4. 조사 방법

조사 대상 역에 대한 실측과 자료 조사를 병행했다.

5. 조사 대상

1994년 4월 20일 현재 수도권에는 서울특별시지하철공사 소속 113개 역과 철도청 소속 71역 등 총 183개 전철역이 있다. 이 가운데 서울특별시지하철공사 소속 72개 역, 철도청 소속 18역 등 총 95개 역사를 조사했다.

표1> 호선별 조사대상 역수

호선	전체역수	조사역수
1호선	9	9
2호선	47	34
3호선	31	10
4호선	26	19
철도청	71	18

6. 조사 결과 분석

6-1. 계단

계단은 장애인이 전철을 이용하기 위해 거쳐야 할 최초의 관문이자, 가장 어려운 관문이기도 하다. 그러므로 장애인이 자유롭게 이용하기 위해서는 여러가지 편의 시설이 필요하다. 그러나 표2>에서 보듯이 비교적 장애인 편의 시설을 설치하기 위해 노력하고 있다고 하는 서울특별시지하철공사의 경우를 보더라도, 계단과 관련한 장애인을 위한 편의 시설은 태부족이다.

6-1-1. 장애인 편의 현황

그나마 편의 시설이 설치돼 있는 곳은 불편한 점은 많지만, 그래도 나은 편이다. 그러나 편의시설이 몇 곳에 설치돼 있다는 것은 아무 의미가 없다. 장애인이 편의시설이 있는 역만 이용하는 것은 아니기 때문이다. 타는 곳은 장애인 시설이 돼 있지만, 내리는 곳은 설치돼 있지 않다면 장애인은 그 시설을 이용할 수 없다. 그러므로 현재 설치된 장애인 시설은 형식적, 전시적 시설에 불과한 것이고, 장애인이 전철을 이용하는 것이 원천적으로 봉쇄돼 있다고 해도 좋을 정도다.

표2> 계단과 관련한 장애인 편의 시설 <서울특별시지하철공사 1994.4.15 현재>

종류	역수	수량	해당역	비고
엘리베이터	1	1	학여울	출입구-지하4층
에스컬레이터	24	141	역삼, 사당, 신도림, 이대, 충정로, 시청, 독립문, 경복궁, 안국, 종로3가, 을지로3가, 고속터미널, 교대, 도곡, 학여울, 대치, 동대문, 동대문운동장, 충무로, 명동, 회현, 서울역, 사당, 남태령	
휠체어 리프트	3	10	을지로입구, 종합운동장, 학여울	
경사로	1	1	학여울	
체어메이트	17	20	서울, 시청, 동대문, 잠실, 신도림, 교대, 사당, 충무로, 고속터미널, 동대문운동장	
매이트	인터폰	17	77	체어메이트 비치역 출입구, 승강장, 역무실 연결
트	안내판	17	77	인터폰 주변에 부착

1) 휠체어를 이용하는 지체 장애자가 남의 힘을 빌리지 않고 스스로 이용할 수 있는 시설인 경사로와 엘리베이터는 서울특별시지하철공사 전체 113개 역사 가운데 학여울역 단 1개 역사에 불과하고, 시설 수량도 각각 1개씩일 뿐이다.

2) 에스컬레이터는 24개 역사에 설치돼 있으나, 설치돼 있는 곳이 주로 대합실과 승강장, 혹은 환승역의 경우 승강장에서 승강장까지 연결하는 지점이기 때문에 지상에서 대합실로 이동하는 지점에는 에스컬레이터가 없어 지상에서 대합실까지 연결이 어렵다(그나마 휠체어를 이용하는 지체 장애자는 에스컬레이터의 계단 폭이 좁아 이용하기 어렵다).

3) 휠체어 리프트는 전체 역사 중 3곳만 설치돼 있다. 그나마 휠체어를 밀어주는 안내요원이 없거나, 호출기로 불러도 업무가 과중한 역무원들이 빨리 나올 수 없게 되어있는 등 이용하기가 쉽지 않다.

4) 체어 매이트는 서울특별시지하철공사 전체 113개 역사 가운데 17개 역사에 설치돼 있다.

6-1-2 계단 폭이 좁다

이렇게 계단에 장애인 편의시설이 거의 없는 형편이지만, 막상 휠체어 리프트에 체어 매이트 등의 시설을 설치하려고 해도, 계단의 폭이 너무 좁아 시설을 설치할 수 없게 돼 있는 곳도 있다.

6-1-3. 계단 경사도가 높다

편의시설이 없는 곳에서는 할 수 없이 계단을 이용해야 하지만, 계단의 경사도가 높아 장애인들은 물론이고, 노인이나 어린이 등 교통 약자들이 이용하는데 불편이 많다.

6-1-4 계단 옆에 손잡이가 설치되어 있지 않는 곳도 있다

시각 장애인이나 지체 장애자들 가운데 계단을 오르내릴 때 손잡이를 이용해야 하는 장애인이 많다. 그러나 손잡이가 없는 계단도 있다.

표3> 지상-대합실 계단 손잡이

	빈도수	비율(%)
중앙	7	7.4
양쪽	77	81.9
없다	9	9.6
	93	98.9

표4> 대합실-승강장 계단 손잡이

	빈도수	비율(%)
중앙	73	88.0
양쪽	3	3.6
없다	7	8.4
	83	100

6-1-5. 시각 장애인을 위한 점자 안내도와 유도 블럭이 설치되어 있지 않다.

표5> 계단의 점자 안내도

점자 안내도	빈도(개)	비율(%)
있다	1	1.1
없다	94	98.9
	95	100

표6> 계단의 유도 블럭

유도 블럭	빈도(개)	비율(%)
있다	3	3.2
없다	92	96.8
	95	100

6-2. 대합실

어렵게 계단을 내려가도 대합실에서 장애인은 또 많은 어려움에 부딪힌다. 시각 장애자의 경우, 매표소, 승강장으로 들어가는 게이트, 화장실 등 편의시설 등이 어디 있는지 알기란 참으로 어렵게 돼 있다.

6-2-1. 매표소 위치가 일정치 않아 시각 장애인이 찾기 어렵다

출입구에서 매표소까지 거리가 최소 5m에서부터, 경복궁역과 같이 매표소가 지하 2층에 설치돼 있는 곳도 있어 이와 같은 곳에서는 90m가 넘는 경우도 있다. 그러므로 장애인이 매표소를 찾는다는 것은 바닷가에서 바늘 찾는 것 이상으로 어려울 수 있게 돼 있다.

표7> 출입 계단에서 매표소까지 거리

거리	빈도수	비율(%)
10m 이하	15	18.7
11-20m	13	14.4
21-30m	15	18.7
31-40m	10	11.1
41-50m	10	11.1
51-60m	11	12.2
61-70m	1	1.1
71m 이상	15	18.7
	90	106.0

6-2-2. 점자 안내도나 유도 블럭이 설치되어 있지 않다

매표소까지 거리도 멀고, 그 거리가 제각각이기 때문에 시각 장애인이 매표소를 찾기 어렵게 돼 있지만, 매표소 위치를 안내하는 유도 블럭, 점자 안내도가 있는 곳은 그리 많지 않다. 유도 블럭을 깔거나, 표준 위치에 점자 안내도를 설치하면, 시각 장애인도 어렵지 않게 매표소를 찾을 수 있다.

표8> 대합실내 유도블럭

유도 블럭	빈도(개)	비율(%)
있다	1	1.1
없다	94	98.9
	95	100

표9> 개찰구 안내 점자/유도 블럭

	빈도(개)	비율(%)
있다	2	2.1
없다	92	97.9
	94	100

6-2-3. 자동 발매기가 자주 고장이 나며, 자동 발매기의 위치가 높고, 시각 장애자가 행선지 요금을 확인할 수 있는 점자 표시가 없다.

휠체어를 탄 장애인과 어린이가 자동 발매기를 이용하려면 현금 투입구와 행선지 버튼 등을 130cm 이하의 높이에 설치해야 하며, 시각 장애인이 이용할 수 있도록 행선지와 요금 등을 점자로 표시할 필요가 있다. 그리고 자동 발매기의 30cm 앞에는 점형 블록을 설치할 필요가 있다.

표10> 행선지 요금표 점자표시

유도 블럭	빈도(개)	비율(%)
있다	-	-
없다	92	-
	-	-

6-2-4. 휠체어를 탄 지체 장애인이 다닐 수 있는 자동 개찰구가 없다. 비상 개찰구가 있거나 자동 개폐되지 않는다

휠체어를 탄 지체 장애자가 이용하기 위해서는 넓이가 90cm 이상인 개찰구가 있어야 한다. 그러나 현재 서울특별시지하철공사나 철도청의 자동 개찰구는 폭이 좁은 등 휠체어를 타고 통과할 수 없는 구조로 돼 있다. 그러므로 휠체어를 탄 지체 장애자는 비상 개찰구를 이용해야 한다. 그러나 조사 대상 95개 개찰구 가운데, 7곳에는 비상 개찰구가 없었고, 조사 대상 70개 비상 개찰구 가운데 자동으로 돼 있는 곳은 25곳에 불과했다. 또 94개 개찰구 가운데 개찰구 안내원이 항상 있는 곳은 19개(20.0%) 호출하면 오는 곳이 41개(43.2%) 아예 반응이 없는 곳이 34개(35.8%)였다.

용산역의 경우 비상 개찰구가 아예 쇠사슬로 묶여 있었다.

영등포역과 시청역(2)의 경우 자물쇠로 채워져 있었다.

삼각지역의 경우 비상벨이 안 보이는 곳에 있었고, 안내 표지도 없었다.

표11> 비상 개찰구 <서울특별시지하철공사 1994.4.15 현재>

종류	역수	수량	해당역	비고
비상출입구	113	279	113개역	개집표구마다 1개씩

표12> 비상 개찰구 개폐 방식

	빈도(개)	비율(%)
자동	25	27.8
수동	65	72.2
	90	100.0

표13> 비상 개찰구 안내원

	빈도(개)	비율(%)
항상 있다	19	20.2
호출시 가능	41	43.6
없다	34	36.2
	94	100.0

6-2-5. 대합실 조명이 너무 어둡다

역사와 대합실은 조명이 어두워서 답답한 느낌을 들게 한다.

6-3. 화장실

물론 장애인, 특히 지체 장애인이 전철 대합실에 들어가기도 힘든 현실속에서 장애인 전용 화장실을 설치해놓았느냐, 아니냐는 별 의미가 없을 수도 있다. 그리고 장애인 전용 화장실이 있다 해도 장애인이 장애인이 이용할 때는 여러가지 불편한 점이 많고, 전용 화장실이 없는 곳은 말할 필요조차 없다.

6-3-1. 장애인 전용 화장실이 태부족이다.

1994년 4월 15일 현재 서울특별시지하철공사 소속 113개 역 가운데 장애인 화장실이 설치된 곳은 19곳(17%), 세면기가 설치된 곳은 6곳(5%)에 불과했고, 장애인 전용 화장실이 설치된 곳 가운데 종합운동장역과 양천구청역에는 소변기는 없었다.

표14> 장애인 전용 화장실 현황

<서울특별시지하철공사 1994.4.15 현재>

종류	역수	수량	해당역	비고
화장실	대변기	19	38	을지로입구, 종각, 신설, 종로3, 종로5, 제기, 시청, 동대문, 종합운동장, 일원, 수서, 양천구청, 매봉, 도곡, 대치, 학여울, 대청, 도림천
	소변기	17	38	을지로입구, 종각, 신설, 종로3, 종로5, 제기, 서울역, 시청, 동대문, 매봉, 도곡, 대치, 학여울, 대청, 일원, 수서
	세면기	6	10	을지로입구, 종합운동장, 양천구청, 대치, 학여울, 도림천
	경사로	1	1	종합운동장

6-3-2 화장실이 대부분 외곽지역에 있거나, 개찰구 안에 있어 이용하기 불편하다. 또한 화장실 수가 적어 이용이 불편하다.

그나마 장애인 전용 화장실이 있는 곳도 대부분 외곽 지역이나, 개찰구 안에 있어 불편하였고, 화장실 수도 부족하였다. 이것은 일반인 화장실 역시 마찬가지다.

표15> 화장실 설치지점(1)

	빈도(개)	비율(%)
대합실 양끝(2곳)	4	4.5
중앙	24	27.3
한쪽 끝	60	68.2
	88	100.0

표16> 화장실 설치지점(2)

	빈도(개)	비율(%)
개찰구 밖	51	57.3
개찰구 안	38	42.7
	89	100

6-3-3 화장실을 가는 길에 계단과 턱이 설치된 곳도 많았다.

대합실에서 화장실로 가는 곳에 계단을 설치해야 할 곳에 장애인을 위해 경사로로 설치한 곳은 종합운동장 역 단 한 곳뿐이었다.

표17> 화장실 계단, 턱

계단, 턱 유무	빈도(개)	비율(%)
계단만	1	1.1
있는 곳	43	48.3
턱만 있는 곳	9	10.1
계단과 턱이 없는 곳	35	39.3
	88	98.8

신도림 역(철도청)과 같은 역의 화장실은 20cm 정도 높은 위치에 있고, 계단 폭이 40cm에 불과한 경우도 있었다.

6-3-4 화장실내에 휠체어를 타고 들어가 돌릴 수 있는 공간이 확보되어 있지 않다.

실내에서 휠체어가 회전할 수 있는 최소 공간은 반경 150cm이므로, 공간을 150cm이상으로 하여 휠체어가 들어가 돌릴 수 있도록 해야 한다.

6-3-5 화장실의 출입구가 좁아 휠체어를 타고 들어가는데 불편하다.

출입구를 90cm이상으로 넓혀 휠체어가 들어갈 수 있도록 한다.

6-3-6 화장실을 가기 위한 안내 시설이 없다.

점자 안내도와 유도 블록이 없어 시각 장애인이 이용하기 어렵다.

6-3-7 화장실내 시설물이 높다.

휠체어 이용자가 휠체어를 타고 정면에서 시설물을 사용할 때, 손이 도달할 수 있는 높이는 최소 40cm, 최대 120cm, 휠체어가 접근하는데 필요한 공간은 정면방향으로 120cm, 측면으로 75cm다. 그리고 측면에서 사용할 때, 도달할 수 있는 높이는 최소 25cm, 최대 130cm, 휠체어가 접근하는데 필요한 공간은 정면방향으로 120cm, 측면으로 75cm다. 그러므로 시설물의 높이는 대체로 80cm 정도여야 하고, 휠체어가 접근할 수 있는 공간이 확보되어야 한다.

세면대 하단의 높이는 65cm 정도로 해야 한다. 그러나 65cm 정도의 위치에 달려 있는 곳은 조사 대상 세면대 81개 가운데 1.2%에 불과한 1개뿐이었다. 나머지는 66cm이상이고, 최대 96cm의 위치에 세면대가 달려 있는 곳도 있었다.

표18> 세면대 하단 높이

	빈도(개)	비율(%)
65cm 이하	1	1.2
66-75cm	44	54.9
76cm 이상	36	44.9
	81	100

거울 하단의 높이는 90-100cm 정도로 해야 한다. 그러나 100cm이하에 거울이 달려 있는 곳은 32곳(42%)이었고, 161cm 위치에 달려 있는 곳도 있었다.

표19> 거울 하단의 높이

	빈도(개)	비율(%)
100cm 이하	32	41.0
101cm 이상	46	59.0
	78	100

화장지 높이는 80-100cm 정도가 적당하다. 그러나 100cm 이하의 곳에 달려 있는 곳은 단 한 곳 뿐이었고, 그나마 규정에 적당하지 않은 70cm 위치에 달려 있었다.

표20> 화장지 높이

	빈도(개)	비율(%)
100cm 이하	1	2.1
101cm 이상	47	97.9
	48	100

손말리는 기계 높이는 80cm 정도가 적당하다. 그러나 조사 대상 16개 설비중 장애인에게 적당한 곳은 단 한 곳도 없었다.

6-3-8 변기 양옆에 손잡이가 없는 곳도 있다.

6-4. 승강장

1994년 4월 15일 현재 서울특별시지하철공사에서 설치한 승강장 장애인 편의, 안전 시설은 다음과 같다.

표21> 승강장 장애인 안전 시설<서울특별시지하철공사 1994.4.15 현재>

종 류	역수	수량	해당역	비고
승강장안전선	113			전 승강장(블록타일 노란선)
방송시설	113			역무실 및 방송시설 완비
유도블럭	1		합정역	출입구->승강장

6-4-1. 승강장 바닥이 미끄럽고 평탄하지 않다.

표22> 승강장 바닥의 미끄럼 정도

	빈도(개)	비율(%)
미끄럽다	49	57.0
아니다	37	43.0
	86	100

표23> 바닥의 평평 정도

	빈도(개)	비율(%)
평평하다	81	94.2
아니다	5	5.8
	86	100

6-4-2. 승강장에 있는 광고판이 크고 조명이 밝다

승강장의 조명을 밝게 하고, 광고판의 조명은 없애고, 안내 표지판 등에 조명을 넣은 외국과 대조를 이룬다.

6-4-3. 승강장에 추락 방지용 난간, 유도 블럭, 접근금지 표지, 안내 요원이 없을 때가 많다.

표24> 추락 방지용 난간

	빈도(개)	비율(%)
있다	78	91.8
없다	7	8.2
	85	100

표25> 승강장 유도블럭

	빈도(개)	비율(%)
있다	15	17.6
없다	70	82.4
	85	100

표26> 접근금지판 표시

	빈도(개)	비율(%)
있다	69	84.1
없다	13	15.9
	82	100

표27> 승강장 안전요원

	빈도(개)	비율(%)
항상 있다	9	11.3
정해진 시간만 있다	19	23.6
없다	52	65.1
	80	100

6-4-4 승강장보다 전동차 높이가 높거나, 낮아 위험한 곳이 있다.

승강장보다 전동차가 용산역의 경우 17cm, 서울역(4호선)의 경우 12cm, 길음역의 경우 5cm 더 높다.

6-4-5 승강장내에 계단, 가판대 등이 위치가 적절치 못하여 통행에 방해가 된다.

승강장의 벽면과 기둥 등에 붙어있는 간판, 기타 부착물은 통행자에게 불편을 주지 않도록 설치해야 한다.

6-4-6 승강대와 전동차 사이가 넓어 발이 빠지는 경우가 많다

<도시철도 건설 기준>에 따르면, 승강대와 전동차 사이의 기준은 5cm(1호선의 경우 7.5cm)로 되어 있다. 그러나 표28>에서 보듯, 조사 대상 역 가운데 이 기준을 지키고 있는 역은 거의 없다.

표28> 승강대와 전동차 사이 간격

	빈도(개)	비율(%)
5cm 이하	-	-
6-10cm	40	50.6
11-15cm	22	27.8
16cm 이상	17	21.6
	79	100.0

6-5. 환승로 주변

6-5-1. 환승로 유도블럭과 점자안내도가 없다.

표29> 유도블럭 점자표시

	빈도(개)	비율(%)
있다	2	8.3
없다	22	91.7
	24	100

6-5-2 곳곳에 계단이 있으나 리프트가 설치되어 있지 않다.

표30> 이동형 리프트 설치

	빈도(개)	비율(%)
있다	20	83.3
없다	4	16.7
	24	100

6-5-3 환승역과 역사와의 거리가 멀다.

표31> 환승 시간

시간(분)	빈도(개)	비율(%)
1	3	14.3
2	8	38.1
3	5	23.8
5	3	14.8
8	2	9.0
	21	100

6-5-4 양옆 혹은 중앙에 손잡이가 없는 곳이 있다.

표32> 손잡이 설치

	빈도(개)	비율(%)
양쪽	13	61.9
양쪽, 중앙	2	9.5
한쪽	3	14.3
설치 안됨	3	14.3
	21	100

6-5-5. 조명이 밝지 않아 전방이 잘 보이지 않는다.

6-5-6. 장애물이 많다(벽면 부착광고 등).

1) 벽면이나 기둥, 바닥에 소화기, 휴지통, 광고판, 노점상 등 시각 장애인이 감지하기 곤란한 장애물이 많다.

2) 시각 장애인의 경우 바닥 장애물은 쉽게 감지하는 반면, 벽면이나 기둥에 돌출된 장애물은 감지하기 어렵다. 그러므로 돌출 장애물은 높이가 65cm일 경우, 돌출폭은 10cm가 넘지 않아야 한다.

6-5-7. 바닥이 평탄하지 못하다

7. 결론

이상의 조사에서 대중 교통 수단 가운데 가장 장애인 시설이 잘 되었다고 하는 서울특별시지하철공사의 경우에도 장애인이 이용하기는 대단히 어렵다. 특히 휠체어를 이용하는 중증 지체 장애인의 경우 이용이 원천 봉쇄되었다고 해도 지나친 말은 아니다.

이동이 어렵다면 정상적인 사회 생활이 하기 어렵다는 전제를 생각한다면, 400만에 달하는 장애인들이 생활 자체를 위협당하고 있는 것도 어쩌면 당연한 일인지도 모른다.

장애인의 교통권이 보장되려면, 장애인 편의 시설 관련 예산을 소비성 예산이나, 우선 순위에서 밀려나는 예산 줌으로 생각하는 정책 당국자의 인식이 개선되지 않으면 안된다.

또 장애인의 교통 문제를 나아진 다른 사람의 문제로 생각하는 일반인들의 인식도 개선되지 않으면 안된다.

모든 건축물이나, 교통 시설을 설계 단계에서부터 장애인의 편의를 고려하는 사회적 문화적 인식이 전제되지 않으면, 결코 장애인의 교통권은 지켜질 수 없기 때문이다.

항공기 또는 특정철도운영이외의 공공교통

미국장애인법(Americans with Disabilities Act of 1990)중에서

제 221조 정의(DEFINITIONS)

(1)요구감응체제

“요구감응체제”라는 용어는 고정노선 체제가 아닌, 지정공공교통을 운행하는 모든 체제를 의미한다.

(2)지정공공교통기관

“지정공공교통기관”의 용어는 버스, 철도, 기타 모든 교통기관(항공기 및 지역간 철도 또는 통근철도(제 241조의 정의에 의함)로서 정기적이고 계속적인 기초하에 일반적이고 특수한 서비스를 일반 대중에게 제공하는 것을 말한다.

(3)고정노선시스템

“고정노선 시스템”의 용어는 정해진 스케줄에 따라, 사전에 결정된 노선으로 차량을 운행하는 지정공공교통을 제공하는 시스템을 말한다.

(4)운행

고정노선체제 혹은 요구감응체제와 관련된 “운행”의 용어에는 공공사업체와의 계약자, 기타 조정자 또는 관계자에 의해 체제(staf)를 운행하는 것을 포함한다.

(5)공립학교 교통기관

“공립학교 교통기관”의 용어는 공립의 초등학교, 중등학교, 또는 학교에 연관된 활동에서 학생, 직원, 시설물을 운반하기 위한 학교버스(School Bus)를 말한다.

(6)장관

“장관”이란 용어는 교통부장관을 일컫는다.

제 222조 고정노선체제를 운행하는 공공사업체

(PUBLIC ENTITIES OPERATING FIXED ROUTE SYSTEMS)

(a) 새차량의 구입 및 대여

이 장 222조 (a) 의 발효일로부터 30일 이후, 고정노선체제를 운영하는 공공사업체가 그 체제에 사용하기 위하여, 휠체어차를 사용하는 사람을 포함하는 장애인이 쉽게 출입하여 사용할 수 없게 되어있는 새로운 버스, 새로운 고속철도 차량, 새로운 輕鐵道차량, 그리고 차량의 구매나 임대를 계약한 경우, 이 법률의 제202조 및 1973년 재활법 제504조(29 U.S.C.794)의 목적에 비추어 보아 차별로 간주된다.

(b) 중고차량의 구입 및 임대(LEASE)

장애인법 제 222조(b)의 발효일로부터 30일이후, 고정노선 시스템을 운영하는 공공사업체가 그 시스템에 사용하기 위하여 의자차를 이용하는 사람을 포함한 장애인이 쉽게 이용할 수 있게 되지 않은 중고차의 구입이나 임대를 계약한 경우, 그 단체가 성의있는 노력을 한것이 명확하지 않는 한 제222조 (c)의 (1)항의 규정에 의거하여 이 법률 제 202조 및 재활법 제 504(29 U.S.C. 794)의 목적에 비추어보아 차별로 간주한다.

(c) 개조차량

(1)총칙

(2)항에서 규정한 경우를 제외하고, 고정노선 시스템을 운영하는 공공사업체의 다음의 행위는 이 법률 제 202조 및 1973년 재활법 제 504조(29 U.S.C.794)의 목적에 차별로 본다.

㉠ 이 시스템에 사용하는 차량의 내용년수를 5년 또는 그 이상 연장하는 목적으로 제 222조 (c)의 발효일로부터 30일이후에 개조를 시작하는 것.(또는 의사결정을 할 것)

㉡ 이 시스템에 사용하기 위하여 내용년수를 5년 또는 그 이상 연장하는 목적으로 개조된 차량을 법률 제 222조 (c)의 발효일로부터 30일 이후에, 또 개조후의 내용기간내에 구입 또는 리이스 하고자 할 것 이 규정에 개조후의 차량이 휠체어차를 사용하는 사람을 포함한 장애인에 있어서 최대한 편리하고, 쉽게 출입하고 이용할 수 있게 되어있지 않은 범위에서 적용되는 것이다.

(2)역사적차량에 관한 예외규정

㉠ 총칙

일부의 구간이 [국립역사유적지등록]에 포함되어 있는 고정노선 시스템을 공공사업체가 운행할 경우 오직 해당구간에서만 사용되는 역사적 가치가 있는 차량을 장애인이 쉽게 이용할 수 있도록 개조하는 것이 그 차량의 역사적 가치를 현저하게 변경하게 될때는, 공공사업체

는 그 개조를 (1)항의 요건을 만족시키는데 필요하고 또 그 차량의 역사적 가치를 뚜렷하게 변경하지 않는 범위로 그칠 수 있다.(또는 그와같이 개조된 차량을 구입이나 임대한다.)

㉡ 규칙에 의한 역사적 가치 차량의 규정

제 222조 (c)항 및 제 228조 (b)의 목적을 위해, 역사적 가치있는 차량에 관해서는 그 항에 의거하여 장관이 별도로 규칙에 의해 정한다.

제 223조 고정노선 서비스를 보충하는 병설교통기관

(PARATRANSIT AS A COMPLEMENT TO FIXED ROUTE SERVICE)

(a)총칙

고정노선시스템(통근버스 서비스만을 운영하는 시스템은 제외)을 운영하는 공공사업체가 그 고정노선시스템의 운행에 관해 223조에 의거하여 휠체어차를 사용하는 사람을 포함한 장애인에 대해 다음 수준의 병설교통기관 또는 다른 특별교통서비스의 제공을 등한시 한 경우 이 법률 202조 및 재활법 제 504조(29 U.S.A.794)의 목적으로 볼때 차별로 본다.

(1)이 시스템을 사용하는 비장애인에 대해 제공되는 지정공공교통서비스의 수준에 상당하는 서비스

(2)실천가능한 범위내에서 이들 시스템을 사용하는 비장애인에 대하여 제공되는 지정된 공공교통서비스의 수준에 상당하는 시간

(b)규칙의 공포

장관은 법률 제 223조 (b)의 발효일로부터 1년이내에 이 조를 시행하기 위한 최종규칙을 공포한다.

(c)규칙에서 필요하는 내용

(1)서비스 수혜자격자

이 조에 의거하여 공포된 규칙은 고정노선 시스템을 운영하는 각각의 공공사업체에 대하여 병설교통기관 또는 특수교통서비스를 아래의 사람에게 제공하는 것으로 정한다.

㉠ (i)신체적, 정신적 장애인(시각장애인도 포함된다)을 위하여 다른사람(휠체어차, 리프트 조절인 또는 다른 승차보조기구 취급자 제외)의 도움이 없으면, 장애인이 쉽게 출입하거나 이용할 수 있는 시스템을 갖춘 차량이라도 승하차, 혹은 상륙을 할 수 없는 장애인

(ii)승하차와 상륙을 위해 휠체어차리프트 또는 다른 승차원조기구를 필요로 하는(이들의 원조장비를 사용하면 그같은 것이 가능함)장애인으로서 그 시스템의 운행시간내(혹은 그 시간내의 합리적인 시간내)에 쉽게 출입하고 사용할 수 있는 차량이 그 노선에 지정공공교통으로 제공되지 않을 때 그 노선에서 이동하는 것을 요구하는 사람. 그리고

(iii)특정한 장애에서 연유한 상태를 위하여 그 시스템의 승차지점 또는 하차지점으로 이동이 불가능한 사람

⑥ 장애인과 동행하는 한 사람

⑦ ⑥의 동행인 한사람 이외에 장애인과 동행하는 자, 다만, 장애인이 이용하는 병설 교통기관의 차량에 이들을 위한 공간이 있고, 이들이 승차하는 것이 다른 장애인의 승차에 방해가 되지 않을 경우에 한함. 이 ⑦의 (i)과 (ii)를 위하여 차량으로의 승하차에는 승차위치에 대한 이동 및 하차 위치로부터의 이동을 포함하지 않는 것으로 한다.

(2)운행지역

이 조로 인해 공포된 규칙은 고정노선 서비스를 운행하는 각각의 공공사업체가 통근서비스만 실시하고 운행지역을 제외한 범위에서 이 조에 의거한 병설교통기관 및 특수교통서비스의 실시를 정하는 것으로 한다.

(3)운행기준

이 조에 의거해 공포되는 규칙은 (1)항과 (2)항에 의하여 이 조에 의해 요구되는 서비스 수준을 결정하기 위한 최저 서비스 기준을 명확하게 하여야 한다.

(4)과다한 재정부담의 제한

이 조에 의거하여 공포되는 규칙은 이 조에서 요구되는 병설교통기관을 특별교통서비스가 과중한 재정적 부담을 그 공공사업체에 초래하는 것을 그 공공사업체가 실증하고, 장관의 승인이 얻어지는 경우에는 이 조항의 다른 어떤 규정((5)항은 제외)에 관계없이 이들 서비스가 부담을 초래하지 않는 범위에서 이들 서비스를 제공할 수 있음을 정하는 것으로 한다.

(5)추가 서비스

이 조에 의거하여 공포된 규칙은 (4)항의 규정에 의거한 병설교통기관 및 기타의 특별교통 서비스 수준을 초과하여 이 조에 의거한 병설교통기관 및 기타의 특별교통서비스를, 공공사업체에 대하여 장관이 요구할 수 있는 경우의 조건을 정하는 것으로 한다.

(6)시민의 참여

이 조에 의거하여 공포된 규칙은 고정노선 시스템을 운행하는 각각의 공공사업체가 (7)항에 의거한 계획을 작성할 때에 공청회를 개최하고 일반시민이 그들의 의견을 내놓는 기회를 마련하여 장애인과 상의하는 것으로 한다.

(7)계획

이 조에 의거하여 공포된 규칙은 고정노선 체계를 운행하는 공공사업체에 대하여 다음의 사항을 요구하는 것으로 한다.

⑧ 당 223조 (c)의 발효일로부터 18개주 이내에 이 조의 규정과 일치하는 병설교통기관과 타 특수교통서비스를 제공하는 계획을 장관에게 제출하며, 그리고 또한 그 구체화를 개시할 것

⑨ 그 이후 매년마다 그 서비스를 제공하는 계획을 장관에게 제출하고 또 그 구체화를 시작할 것

(8)제 3자에 의한 서비스의 규정

이 조에 의하여 공포되는 규칙은 다음과 같다.

⑩ 이조에 의해 장관에게 계획을 제출하는 사업체는 그 계획이 적용되는 서비스 지역내에서 장애인을 위한 병설교통기관과 기타 특별교통 서비스를 제공하는 모든 사람 또는 다른 공공사업체를 그 계획에서 명시하는 것을 정하는 것으로 한다.

⑪ 당 계획을 제출하는 공공사업체는 장애인을 위한 제 3자의 서비스를 제시하는 필요가 없음을 정하는 것으로 한다.

⑫ 당 계획을 제출하는 공공사업체는 장애인을 위한 제 3자의 서비스를 제시하는 필요가 없음을 정하는 것으로 한다.

(d)계획의 심사

(1)총칙

장관은 이 조에 의거하여 제출된 계획에 관하여 그 계획이 이 조에 의거하여 공포되는 규칙을 포함해 이 조의 요건을 충족시키는지 여부를 심사하는 것으로 한다.

(2)불승인

제 223조 (d)에 의하여 행하여진 심사에서 계획이 이 조의 요건에 충족되지 못한다고 장관이 결정할 때 장관은 그 계획을 불승인하며, 그 계획을 제출한 공공사업체에 불승인의 결정과 그 이유를 통지하는 것으로 한다.

(3)불승인 계획의 수정

제 223조 (d)에 의해 계획이 불승인 된 날로부터 90일이내로 그 계획을 제출한 공공사업체는 그 계획을 이 조의 요건에 적합하게 수정하여 장관에게 제출하며, 그 수정계획의 구체화를 개시하도록 한다.

(e)차별의 정의

제 223조 (a)에서 사용된 “차별”이란 용어는 아래의 것을 포함한다.

- (1)이 조에 의거하여 공포된 규칙이 적용되는 공공사업체가 제 223조(c)의 (6)항 및 (7)항에 의거한 계획의 제출 또는 구체화의 개시를 소홀히 한 경우
- (2)공공사업체가 제 223조 (d)의 (3)항에 의거한 수정계획의 제출 또는 구체화의 개시를 불이행하였을 경우
- (3)제 223조 (d)의 (3)항에 의거하여 장관에게 제출되어진 수정계획이 이 안의 요건을 충족하지 않는 경우
- (4)공공사업체가 이 조에 의거하여 장관에게 제출한 계획이나 수정계획에 따른 병설교통기관과 기타 특별교통서비스의 제공을 불이행 했을 경우

(f)법령해석

이조의 어떤 규정도 공공사업체가 다음의 것을 피하는 것으로 해석해서는 안된다.

- (1)이 조에 의해 요구되는 서비스의 수준을 초과하는 병설교통기관이나 다른 특별교통서비스를 제공할 것
- (2)이 조에 의해 요구되는 병설교통기관이나 다른 특별교통서비스에 참가하여 병설교통기관이나 특별교통서비스를 제공할 것
- (3)이 조에서 이들 서비스를 제공하는 것이 요구되는 자 이외의 사람에 대해 이들 서비스를 제공할 것

제 224조 청구대응시스템을 운영하는 공공사업체

(PUBLIC ENTITY OPERATING A DEMAND RESPONSIVE SYSTEM)

청구대응시스템을 운영하는 공공사업체가 이런 시스템에서 사용하기 위해 이 조의 발효일로부터 30일 이후에 휠체어차 이용자를 포함해서 장애인이 쉽게 이용할 수 있는 것이 아닌 새로운 차량을 구입 또는 리이스 하는 것을 결정하는 것은 이 법률 02조 및 1973년 재활법 제 504조(29 U.S.A. 794)의 목적으로 볼때 차별로 간주된다. 다만 이러한 시스템이 전반적으로 장애가 없는 사람에 대해 이러한 시스템들이 제공하는 것과 같은 수준의서비스를 장애인에게 제공하고 있는 경우는 이 범위가 아니다.

제 225조 리프트(LIFT)를 구비하지 못한 경우에서의 감시면제(TEMPORARY RELIEF WHERE LIFTS ARE UNAVAILABLE)

(a)인가

새로운 버스구매와 관련하여 공공사업체가 신청하고 장관을 확신하게 다음의 것을 실증하는 경우에는 장관은 장애인이 쉽게 출입하고 이용할 수 있는 신형버스를 구입하는 것을 정해 놓은 법률 제 223조 (a)및 제 224조의 책임을 그 공공사업체로부터 임시적으로 면제할 수 있다.

- (1)그 공공사업체의 새 버스에 대한 당초의 계약에서는 새 버스는 모두 리프트를 갖추거나 장애인이 출입하고 이용할 수 있는 기타 장비를 갖추는 것을 명확히 한다.
- (2)이들 새 버스에 장치해야 할 유압식(油壓式), 전기기계식 또는 기타의 리프트를 자격을 갖춘 제조업체로부터 구할 수 없는 경우
- (3)임시적 면제를 구하고 있는 공공사업체가 그 구입계약을 이행하는 것에 적합하도록 그 버스제조업체에 대해 리프트를 공급할 수 있는 자격을 갖춘 제조업체를 찾는 성실한 노력을 했을 경우
- (4)새 버스 구입이 리프트 입수를 위해 지연이 계속되어 공공사업체가 운영하는 그 지역사회에 교통서비스 등을 현저하게 손상시킬 경우

(b)기간 그리고 의회보고

제 225조 (a)에 의해 인가된 어떤 면제도 특정기일에 의해 제한된 기간이어야 하며, 또 면제인가에 대해 의회의 해당위원회에 보고해야만 한다.

(c)부정신청

법률 225조 (a)에 의거하여 인가된 어떤 면제신청에 대하여도 부정신청의 합리적인 이유를 갖고 있으면 장관은 언제나 다음의 조치를 취한다.

- (1)그 면제가 현재 유효한 경우에는 그 면제를 취소한다.
- (2)장관이 적합하다고 사려되는 기타의 조치를 취한다.

제 226조 새 시설(NEW FACILITIES)

이 법률 제 202조 및 1973년 재활법 제 504조(29 U.S.A. 794)의 목적으로 보아 공공사업체

가 지정공공교통서비스를 제공하기 위해 사용하는 새 시설을 건설할 때 그 시설이 휠체어를 사용하는 자를 포함하여 장애인이 쉽게 출입하고 이용할 수 있는 것이 아닌 경우에는 차별로 간주된다.

제 227조 기존시설의 개정(ALTERATIONS OF EXISTING FACILITIES)

(a)총칙

지정공공교통서비스를 제공하기 위해 사용되고 있는 기존시설이나 그 일부를 개조할 경우 그개조가 그 시설 또는 그 일부의 이용가능성에 영향을 미칠 염려가 있을 때에는, 그 공공사업체가 시설개조부분의 공사완료시점에서 휠체어차를 사용하는 자를 포함하여 장애인을 쉽게 출입하고 이용할 수 있도록 실행가능한 범위의 방법을 태만히 한 경우, (혹은 개조공사를 실시하는 것이 보장되지 않을 때) 이 법률 제 202조 및 재활법 제 504조 목적에 따라 차별로 간주된다. 그 시설의 중요한 기능부분으로 출입 및 이용가능성에 영향을 미칠 염려가 있는 개조를 공공사업체가 실시하여는 경우, 그 공공사업체는 최대한 실행가능한한 그 개수공사에 있어서 개수부분과의 통로, 화장실, 전화, 물마시는 곳에 대해 휠체어차를 사용하는 자를 포함하여 장애인이 쉽게 출입하고 이용할 수 있도록 실시해야만 한다. 그러나 개조부분과의 통로, 화장실, 전화, 물마시는 곳의 재조공사가 비용 및 범위에 관하여(법무부장관이 결정하는 기준에 의함)전체개수와 관련해 균형을 잃는 경우는 이 범위 밖이다.

(b)역에 대한 특별규정

(1)총칙

지정공공교통을 운행하는 공공사업체가 고속철도 및 경철도 체제의 중요역(장관이 규정에 의해 정하는 기준에 의한다.)을 이항의 규정에 의거하여 휠체어를 사용하는 자를 포함하여 장애인이 쉽게 출입하고 이용할 수 있는 것을 소홀히 한 경우 이법률 제 202조 및 「1973년 재활법 제 504조의 목적에 따라 차별로 간주한다.」

(2)고속철도와 경철도체제의 주요역

①출입로

이 항에 따른 정함이 있는 경우를 제외하고 고속철도 및 경철도체제의 주요역(장관이 규정에 의해 정한 기준에 의함)은 실행할 수 있는 한 조속히, 그리고 어떤 경우에도 이 항의 발효일로 부터 3년이내에 휠체어를 사용하는 자를 포함하여 장애인이 쉽게 출입하고 이용할 수 있는 것으로 해야만 한다.

②개정에 지대한 비용이 드는 경우의 기간연장

장관은 고속철도 및 경철도 시스템의 주요역중 기존시설의 구조적 변경 또는 교체에 지대한 비용이 드는 주요역에 대해 전항 ①의 3년내 기간을 30년 까지 연장할 수 있다. 단 그 주요역이 적어도 2/3는 이 법률의 발효일로 부터 20년 이내에 장애인이 쉽게 출입하고 이용할 수 있는 것으로 해야만 한다.

(3)계획 및 실시계획

장관은 적합한 공공사업체에 대하여 제 227조 (b)를 실행하기 위한 계획을 명백히 하고, 다음 항목을 장관에게 제출토록 요구한다.

①그 계획에 의해 영향을 받는 장애인과 협의내용 및 그 계획에 대한 공청회 및 국민의견의 결과

②이 항의 요건을 성취하기 위한 실시계획

제 228조 기존시설의 공공교통계획 및 활동 그리고 일열차일차역의 규칙

(PUBLIC TRANSPORTATION PROGRAMS AND ACTIVITIES IN EXISTING FACILITIES AND ONE CAR PER TRAIN RULE)

(a)기존시설의 공공교통계획 및 활동

(1)지정공공교통서비스를 제공하기 위해 사용되고 있는 기존의 시설에서 그 시설의 지정공공교통계획 및 활동이 전체적으로 볼때에 장애인이 쉽게 출입하고 이용할 수 있도록 함을 소홀히 한 경우 그 공공사업체는 이 법률 제 202조 및 재활법 제 504조의 목적에 비추어 차별을 행하는 것으로 간주된다.

(2)예외규정

(1)항은 공공사업체에 대해, 제 227조(a)개정에 관한 규정)또는 제 227조(b)주요역에 관한 규정이 정하는 규정 및 그 범위를 초과해 휠체어를 사용하는 자가 쉽게 출입할 수 있도록 기존시설에 대하여 구조상의 변경을 하는 것을 요구하는 것은 아니다.

(3)이용도

(1)항은 (2)항이 적용되는 공공사업체에 대해 그 시설에서 일반인에 대해 제공되고 있는 서비스와 똑같은 서비스를 그 장애인이 이용할 수 없거나 혹은 이익을 받을 수 없는 경우에는 그 서비스를 제공하도록 요구하는 것은 아니다.

(b)일열차일차역의 규칙

(1)총칙

고속철도 또는 경철도 체제에서 두량(二兩)이상의 차량을 열차로 편성할 때 그 공공사업체가 한 열차에 대해 최소한 일량을 휠체어를 사용하는 자를 포함하여 장애인이 쉽게 출입할 수 있도록 신속하게 또 이런 경우 이 항의 발효일로 부터 계산해 오년이내에 확보하는 것을 소홀히 한 경우 단, (2)항을 조건으로 이 법률 제 202조 및 재활법 제 504조의 목적으로 비취 보아 그 공공사업체는 차별을 행하고 있는 것으로 간주된다.

(2)역사적인 가치가 있는 기차

[역사유적지 국립등록]에 등록되어 있는 고속철도나 경철도 체제의 일부에서 사용되고 있는 역사적으로 가치있는 차량의 개조에서 (1)항과의 관계에서 그 차량을 장애인이 쉽게 출입하고 이용하도록 개조하는 것이 그 역사적 가치를 심각하게 변경하게 되는 경우 그 교통체제를 운영하는 공공사업체는 제 222조 (c)의 (1)항의 요건을 충족시키는 범위에서 또 그 차량의 역사적 가치를 심각하게 변경하지 않는 범위내에서 그 개조를 행할(혹은 개조한 차량을 구입하거나 또는 리이스한다.)수 있다.

제 229조 규칙 (regulations)

이 법률법정후 이년이내에 교통부장관은 이 법률의 副章 B 제 1부(제 223조를 제외)를 시행하는 데 필요한 규칙을 알기 쉬운 형식에 의해 공표하는 것으로 한다.

(b)기준

이 조 및 제 223조에 의거하여 공표되는 규칙은 이 장의 대상으로 된 시설이나 차량에 적용되는 기준을 포함하는 것으로 한다.

그 규칙은 [건축물과 교통기관에 대한 장애물개선명령위원회]가 이 법률 제 504조에 의거하여 공표하는 최저가이드라인 및 요건과 일치하는 것이어야 한다.

제 230조 출입로에 대한 감시조치(INTERIM ACCESSIBILITY REQUIREMENTS)

제 229조에 의거한 최종규칙이 발표되기 이전에 주 또 지방자치체의 건설허가가 얻어진 신규건설이나 개조의 경우 그 건설허가를 받은 신규건설 내지 개수가 그 건설허가의 일년이 내로 개시되며 또 그 허가의 조건에 따라 완성할 경우에는 그 건설허가가 행해진 당시에 효력을 가진 [출입로에 관한 연방통일기준]이 준수된다면, 이 법률 제 226조, 제 227조에서 규정된 것이며, 장애인이 쉽게 출입하고 이동할 수 있게 하기 위한 시설에 관한 요건을 만족시키는 것으로 간주할 수 있다. 단, [건축물과 교통기관에 관한 장애물개선명령위원회]가 이 법률 제 504조 (a)에 의거하여 최저 가이드라인 보칙을 제정한 일년후에도 그 최종규칙이 공

표되지 않는 경우에는 장애인이 쉽게 출입하고 이용할 수 있게 하기 위한 시설에 관한 최종 규칙제정이전에서의 요건을 충족시키는 데는 최저 가이드라인 보칙을 준수하는 것이 필요하다.

제 231조 발효일자(EFFECTIVE DATE)

(a)총칙

제 231조 (b)에 규정한 경우를 제외하고 이 부장 B 제 1부는 이 법률제정일로부터 18개월 후에 발효한다.

(b)예외

제 222조, 제 223조((a)조를 제외), 제 224조, 제 225조, 제 227조(b), 제 228조 (b) 및 제 229 조는 이 법률제정일로서 발효한다.

■ 10회 정기정세토론회

“지방자치제와 장애우 고용”

일시 : 1994. 1. 20(금) 오후 2 : 30

장소 : 장애우권익문제연구소 강당

발표자 : 권도용(한신대 재활학과 교수)

조윤희(한국장애인고용촉진공단, 일산직업훈련학교 연구원)

문의 : (02) 521-5364