

수신 : 인권이투소식

발신 : 녹색교통운동

인권 자료실		
등록일	분류기호	주제명
WS	A4	79 장애인

장애인 교통실태에 대한 전문가 설문조사

1. 조사제목

장애인 교통실태에 관한 전문가 대상 설문조사

2. 조사목적

국민소득 1만달러 시대의 장애인 교통권에 대한 우리의 현 수준을 알아보고 삶의 질 추구를 과제로 하고 있는 현시점에서 장애인 교통정책의 방향을 수립하는 데 기초로 삼고자 했다.

32명의 장애인·교통 전문가를 대상으로 장애인 교통시설에 대한 평가, 문민정부 출범 이후 장애인 복지정책의 변화에 대한 평가, 현 정부의 장애인 교통대책이 안고 있는 문제점, 지난해 1월 시행에 들어간 '장애인 편의시설 및 설비의 설치기준에 관한 규칙'에 관한 평가, 향후 정부의 투자 방향에 대한 평가 등에 관한 견해를 조사하였다.

3. 조사대상

교통전문가 및 장애인 관련 전문가 32명

4. 조사 및 분석 기간

1995. 7. 1. - 1996. 8. 20

5. 조사주체

녹색교통운동

- 설문 및 응답 분석표 -

1 우리의 장애인 교통시설이나 편의시설 수준을 어떻게 평가하고 있습니까?

비 교 변 수	사 례 수 (32명)	%
가. 매우 높은 수준이다	0명	0.0%
나. 높은 편이다	0명	0.0%
다. 그저 그렇다	1명	3.1%
라. 낮은 편이다	6명	18.7%
마. 매우 낮은 수준이다	25명	78.1%

(분석) 장애인 교통시설이나 편의시설 수준에 관한 질문에 25명(78.1%)의 응답자가 매우 낮은 수준이라고 평가했으며 낮은 수준이라고 평가한 응답자수는 6명, 그저 그렇다가 1명으로 조사되어 97%의 응답자가 우리의 장애인 교통시설을 낮은 수준으로 평가하고 있는 것으로 나타났다 한편 우리나라의 장애인 교통시설 수준에 대해 '높은 편' 혹은 '매우 높은 수준'이라고 한 전문가는 한 명도 없어 전체적으로 상당히 부정적인 견해를 보이고 있었다.

1-1 (수준이 낮거나 높다면) 그 이유는 무엇이라고 생각하십니까?
(주관식)

(분석) 장애인·교통 전문가들이 우리의 장애인 교통시설 수준을 낮게 평가하고 있는 이유를 묻은 결과 대체로 장애인 교통에 대한 당국의 인식 부족과 정책 부재, 투자 부족을 지적하고 있었으며 구체적으로 살펴보면

1위 : 장애인 교통시설에 대한 당국의 인식부족과 정책 부재(50%)

- * 당국의 장애인 교통시설에 대한 무지
- * 정부의 정책적 사고의 후진성
- * 정책입안가의 낮은 인식 등

2위 : 장애인 교통시설에 대한 예산 및 투자 부족(22%)

- * 장애인 교통시설에 대한 투자가 없기 때문
- * 예산 부족의 문제 등

3위 : 대중교통 이용불편(13%)

- * 대중교통을 이용할 수 없음
- * 대중교통 이용이 불가능 등

그밖에 관계 규정 및 기준 미흡(6%), 교통약자에 대한 교통권 보장 개념 미흡(6%) 등이 있었으며, 이같은 결과는 장애인 교통권에 대한 당국의 무관심과 장애인 교통정책 부재 등으로 장애인 교통시설 수준이 낮은 수밖에 없음을 말해 주고 있다.

2. 귀하께서는 문민정부 출범 이후 장애인 복지정책의 변화에 대해 어떻게 평가하십니까?

비 교 변 수	사 례 수 (32명)	%
가. 주목할 만한 변화가 있었다	0명	0.0%
나. 약간의 변화는 있었지만 여전히 부족하다	8명	25.0%
다. 달라진 것이 별로 없다	18명	56.2%
라. 전혀 달라지지 않았다	6명	18.7%

(분석) 문민정부 출범 이후 장애인 복지정책에 대해 '달라진 것이 없다'는 견해를 가지고 있는 응답이 74.9%('달라진 것이 별로 없다' 56.2% + '전혀 달라지지 않았다' 18.7%)로 많은 응답자들이 회의적인 반응을 보였으며, '약간의 변화는 있었지만 여전히 부족하다'는 응답자는 25.0%로 모든 응답자들이 현 정부의 장애인 복지정책에 대해 부정적인 견해를 가지고 있는 것으로 나타났다.

3. 현 정부의 장애인 교통대책이 안고 있는 가장 큰 문제점은 무엇이라 생각하십니까? (주관식)

(분석) 현 정부의 장애인 교통정책의 가장 큰 문제로는 대부분 장애인 교통정책과 철학의 부재를 지적하고 있으며 구체적으로는

1위 : 장애인 교통에 대한 철학과 인식 부재(34%)

- 교통약자의 교통권에 대한 발상의 전환 없음
- 본질적인 접근방법이 부족
- 장애인 교통에 대한 인식 부족 등

2위 : 장애인 교통대책과 실천의지 부족(25%)

- 장애인 교통대책과 제도적 뒷받침이 없다.
- 당국의 의지부족으로 인한 근본적인 문제

3위 : 장애인 교통시설에 대한 투자 부족(16%)

- 예산비중이 낮다.
- 과감한 시설투자가 필요하다.

그밖에 실질적 이용이 불가능한 형식적 대책(9%), 장애인 교통이 교통대책의 하나로 인식되지 못하고 있는 점(6%) 등 장애인 교통에 대한 당국의 정책과 인식, 실천에 상당히 부정적인 견해를 갖고 있는 것으로 나타났다.

4. 우리의 행정관료나 공무원들의 장애인 교통에 관한 의식수준은 어느 정도라고 생각하십니까?

비 교 변 수	사 례 수 (32명)	%
가. 매우 높은 수준이다	0명	0.0%
나. 높은 편이다	2명	6.2%
다. 그저 그렇다	6명	18.7%
라. 낮은 편이다	9명	28.1%
마. 매우 낮은 수준이다	15명	46.8%

(분석) 행정관료나 공무원들의 장애인 교통에 관한 의식수준에 대해서는 46.8%의 응답자가 '매우 낮은 수준이다', 28.1%의 응답자가 '낮은 편이다'라고 응답해 74.9%가 낮다는 평가를 하고 있었으며 '그저 그렇다' 18.7%로 거의 대부분의 응답자들(93.8%)이 부정적인 견해를 보였다. 반면 높다고 평가한 응답자는 6.2%에 그치고 있어 우리의 행정가·공무원들의 장애인 교통에 대한 의식수준이 어느 정도인지를 잘 알 수 있게 하고 있다.

5. 장애인 복지법을 비롯해 장애인 관련 법·제도에 나타난 장애인 편의시설 설치규정의 가장 큰 문제점은 무엇이라고 생각하십니까?

비 교 변 수	사 례 수 (32명)	%
가. 너무 광범위하고 막연하며 획일화되어 있다	4명	12.5%
나. 장애인의 요구수준에 훨씬 못 미치는 최소한의 규정만을 명시하고 있다	9명	28.1%
다. 형식적인 면에 치우쳐 효과를 기대하기 어렵다	18명	56.2%
라. 정치적, 사회적, 경제적 환경에 좌우된 점이 많다	1명	3.1%

(분석) 장애인 복지법과 장애인 관련 법·제도에 나타난 장애인 편의시설 설치규정의 가장 큰 문제점은 '형식적인 면에 치우친다'는 의견이 과반수가 넘는 56.2%로 조사되었으며, '장애인의 요구수준이 훨씬 못 미치는 최소한의 규정만을 명시하고 있다'는 의견이 28.1%, '너무 광범위하고 막연하며 획일화되어 있다' 12.5%로 장애인 편의시설 설치규정 자체가 얼마나 실효성이 없으며 많은 결점을 가지고 있는가를 잘 알 수 있다.

6. 지난 95년 1월부터 시행에 들어간 '장애인 편의시설 및 설비의 설치기준에 관한 규칙'은 공공시설과 교통시설, 종합병원, 터미널 등에 장애인 편의시설을 설치를 의무화하고 있습니다. 새로 제정된 이 규칙을 어떻게 평가하십니까?

비 교 변 수	사 례 수 (32명)	%
가. 장애인 교통시설 확충을 실질적으로 보장하고 있다	0명	0.0%
나. 장애인 편의시설 확충의 여건마련이라는 의미는 있으나 규정된 의무사항 및 처벌규정이 애매하다	21명	65.6%
다. 장애인 편의시설의 절박한 필요성에 비추어 설치기한이 너무 길다(공공시설, 종합병원, 터미널, 공항 등은 5년 이내, 지하철, 철도는 10년 이내)	5명	15.6%
라. 정치적, 사회적, 경제적 환경에 좌우된 점이 많다	6명	18.7%

(분석) 지난 95년 1월부터 시행에 들어간 '장애인 편의시설 및 설치기준에 관한 규칙'에 대해서는 '장애인 편의시설 확충의 여건마련이라는 의미는 있으나 규정된 의무사항 및 처벌 규정이 애매하다'는 응답이 가장 많은 비율을 차지하고 있어(65.6%) 제도의 의미에 비해 실제적으로 적용하는 데는 한계가 있음을 드러내고 있었다. 또 '정치적, 사회적, 경제적 환경에 좌우된 점이 많다' 18.7%, '장애인 편의시설의 절박한 필요성에 비추어 설치기한이 너무 길다' 15.6%로 장애인 편의시설의 중요성이 아직 뒷전에 놓여 있음을 보여 주고 있다.

7. 향후 교통행정에서 장애인이나 교통약자를 위한 교통시설에 대한 정부의 투자는 어떻게 이루어져야 한다고 생각하십니까?

비 교 변 수	사 례 수 (32명)	%
가. 장애인 교통시설이 적정수준으로 미련될 때까지 대폭 증액해야 한다	22명	68.7%
나. 점진적으로 증액해야 한다	10명	31.2%
다. 현행 수준을 유지하는 것이 좋다	0명	0.0%
라. 투자를 줄여야 한다	0명	0.0%

(분석) 장애인 교통시설에 대한 정부의 투자에 대해서는 대부분의 응답자들이 '장애인 교통시설이 적정 수준으로 미련될 때까지 대폭 증액해야 한다'는 견해를 보여(68.7%) 현재의 장애인 교통시설이 얼마나 미흡한 수준에

있는가를 알 수 있었으며, '점진적으로 증액해야 한다'는 의견도 31.2%에 달해 장애인 교통시설에 대한 예산 증액에는 한명의 예외도 없이 동의하고 있음을 알 수 있다.

8. 현재 장애인들이 일상생활 교통의 각 부분에서 부딪치고 있는 문제는 무엇이라고 보십니까?(주관식)

(분석) 일상생활을 통해 교통에서 장애인들이 부딪히고 있는 문제점은 대중교통에서부터 보행 및 개인교통수단에 이르기까지 다양하다.

(1) 보행

- 1위 : 높은 보도턱 및 노면 불량(38%)
- 2위 : 장애인 보행 편의 및 안전시설 부족(22%)
- 3위 : 횡단보도 장애인 신호등 및 신호시간 문제(13%)
보차분리 및 보행동선체계 미흡(13%)

전문가들은 보행시 장애인들의 가장 불편한 점으로 '높은 보도턱 및 노면 불량'(38%)을 가장 많이 지적하고 있었으며, 점자 유도블럭이나 기드레일 등 '보행 편의 및 안전시설 부족'을 든 응답자도 22%에 이르고 있었다. 또 '횡단보도 장애인 신호등 및 신호시간 문제'와 '보차분리 및 보행동선 체계 미흡'을 지적한 응답자가 각각 13%씩으로 나타나 장애인들의 보행불편은 다면적인 형태로 나타나고 있음을 알 수 있다.

(2) 공공시설물예의 접근성

- 1위 : 경사로, 에스컬레이터 등 장애인 이동 편의시설 부족(47%)
- 2위 : 법·제도 및 정책상의 문제(9%)
- 3위 : 보행의 연결성 및 동선체계 미흡(6%)

장애인들이 다중이 이용하는 공공시설물에 접근하는 데 있어 가장 큰 문제점으로는 '경사로, 에스컬레이터 등 장애인 이동 편의시설이 부족하다'는 의견이 47%로 가장 많았으며, '보행의 연결성 및 동선체계 미흡'(6%) 등 장애인 이동체계에 많은 문제점이 있는 것으로 조사되었다. 또 '법·제도 및 정책상의 문제'(9%)나 '장애인 관련 편의시설 설치규정 준수 미흡'(3%) 등 법·제도·시행상의 문제점을 지적한 응답자도 있었다.

(3) 버스

- 1위 : 승하차시의 불편(50%)
- 2위 : 장애인 전용버스 운행 필요(13%)
- 3위 : 장애인에 대한 배려 부족(6%)

장애인들이 버스를 이용하는 데 있어 가장 어려운 점으로는 절반의 응답자가 '승하차시의 불편'을 지적, 버스 승차대의 개조 및 리프트 차량 배치가 필요함을 강조하고 있었고, '장애인 전용버스 운행 필요'(13%)와 시각·청각 장애인을 위한 안내방송 및 지막표시판 설치 등 '장애인 안내 서비스 필요'(9%)를 지적한 응답자도 있었다.

(4) 지하철

- 1위 : 계단 이용시의 불편과 위험(50%)
- 2위 : 전동차 승하차시 안전성 문제(13%)

3위 : 유도블럭이나 점자 안내 등 이동 안내체계 미흡(9%)

장애인들이 지하철 이용시 가장 큰 문제점으로는 '계단 이용시의 불편과 위험'이 가장 많아(56%) 엘리베이터, 휠체어 리프트, 에스컬레이터 등 수직 이동을 위한 장애인 편의시설의 필요성이 강조되었고, 다음으로는 전동차와 승강장과의 너비 및 높이 차이로 인한 '전동차 승하차시의 안전성 문제'(13%), '유도블럭이나 점자 안내 등 이동 안내체계 미흡'(9%) 등이 문제점으로 지적되었다.

(5) 택시

1위 : 택시기사의 승차거부(25%)

2위 : 휠체어 장애인 등 지체장애인들의 택시 승하차 문제(19%)

장애인 전용택시 필요(13%)

3위 : 택시 이용시 요금 보조 필요(6%)

장애인들의 택시 이용시 가장 큰 문제점으로는 '택시기사의 승차거부'가 가장 많은 25%를 차지하고 있어 택시 운전자들의 장애인들에 대한 배려와 인식 문제가 크게 부각되었고, '휠체어 이용자 등 지체장애인들의 택시 승하차 문제'(19%), 그와 관련한 '장애인 전용택시 필요성'(13%)에 대한 지적도 많았다. 그밖에 택시 이용 장애인들에게 요금보조가 필요하다는 의견 등 실제적인 문제점들이 많이 지적되었다.

(6) 장애인용 승용차

1위 : 장애인 차량에 대한 지원 확대(28%)

2위 : 주정차 단속 문제(9%)

장애인용 개인 승용차를 이용하는 장애인들의 경우 가장 문제가 되는 것으로는 장애인 차량 구입시 세금감면 혜택 등 '장애인 차량에 대한 지원 확대'(28%) 문제를 많은 응답자들이 지적하였고, 주정차 단속 문제를 지적한 응답자도 적지 않아(9%) 장애인 전용 주차장 설치 등 승용차 이용 장애인들에 대한 다각적인 대책이 필요함을 알 수 있다. 그밖에 장애인들에 대한 교통비 보조, 운전연습·면허취득시 장애인들이 겪는 교통 문제 등을 지적한 응답자들도 있었다.

9. 장애인의 자유로운 이동을 보장하기 위해 가장 우선적으로 해결해야 할 것은 무엇이라고 생각하십니까?

비 교 변 수	사 례 수 (32명)	%
가. 안전하고 편리한 보행환경 조성	6명	18.7%
나. 대중교통의 장애인 편의시설 확충	7명	21.8%
다. 장애인 전용 교통수단의 개발과 보급	8명	25.0%
라. 장애인 교통에 대한 보조금 지급	0명	0.0%
마. 자가운전 장애인을 위한 지원 확대	0명	0.0%
바. 각종 법제도의 정비를 통한 장애인 교통권 확립의 토대 마련	11명	34.3%

(분석) 장애인들의 자유로운 이동을 보장하기 위해서는 '각종 법·제도의 준비를 통해 장애인들의 교통권 확립의 토대를 마련해야 한다'는 의견이 34.3%로 가장 많은 비율을 차지해 법·제도의 문제가 시급함을 말해 주고 있었으며, '장애인 전용 교통수단의 개발과 보급'과 '대중교통의 장애인 편의시설 확충'을 지적인 응답자가 각각 25.0%, 21.8%를 점하고 있어 시설면에서의 투자와 개발이 필요하다는 데 인식을 같이하고 있는 것으로 나타났다. 또 '안전하고 편리한 보행환경 조성'도 18.7%로 많은 비율을 차지하고 있었다.

10. 장애인 교통시설을 확보하기 위한 예산 마련은 어떤 방법이 가장 바람직하다고 보십니까?

비 교 변 수	사 례 수 (32명)	%
가. 장애인 시설물 확충을 위한 복지예산의 증액	13명	40.6%
나. 일반 건설교통 관련 예산 일부를 장애인 교통시설에 활용	9명	28.1%
다. 민간 투자 활성화를 위해 투자자에 대한 세제 혜택 부여	4명	12.5%
라. 기타	1명	3.1%

(분석)

'장애인 시설 확충을 위한 복지예산 증액'이 장애인 교통시설을 확보하기 위한 가장 바람직한 방법이라고 보는 응답자가 40.6%로 가장 많아 장애인 시설에 대한 복지예산 확보가 시급하다는 의견을 타나내고 있었고, '일반 건설교통 관련 예산 일부를 장애인 교통 시설에 활용해야 한다'는 응답자도 28.1%에 달해 장애인 교통을 교통문제 차원에서 다뤄야 함을 강조한 응답자도 적지 않음을 알 수 있다.

11. 장기적으로 볼 때 장애인을 위한 교통 시스템의 정비는 어떤 방식으로 이루어지는 것이 바람직하다고 생각하십니까?

비 교 변 수	사 례 수 (32명)	%
가. 보행가능 장애인에 대해서는 공공교통수단 개선, 휠체어 사용자에 대해서는 장애인 전용 교통수단의 도입	6명	18.7%
나. 휠체어 사용자를 포함한 모든 장애인을 위한 공공교통수단의 개선	9명	28.1%
다. 휠체어 사용자를 포함한 모든 장애인을 위한 공공 교통수단의 개선과 함께 장애인 전용 교통수단의 도입	13명	40.6%
라. 기타	4명	12.5%

(분석) 장기적으로 볼 때 장애인 교통 시스템은 '휠체어 사용자를 포함한 모든 장애인을 위한 공공교통수단의 개선과 함께 장애인 전용 교통수단의 도입'이 가장 바람직한 방법이라는 의견이 가장 많은 40.6%로 조사되었으며, '휠체어 사용자를 포함한 모든 장애인을 위한 공공교통수단의 개선'이라는 의견은 28.1%, '보행 가능 장애인에 대해서는 공공교통수단의 개선, 휠체어 사용자에 대해서는 장애인 전용 교통수단의 도입'이 바람직하다는 의견은 18.7%인 것으로 나타나 전체적으로 공공교통수단의 개선과 함께 장애인 전용 교통수단의 도입이 모두 필요하다는 의견이 압도적으로 많았다.

* 교통관계 전문가 명단 *

금기정 교수(명지대 교통공학과)
 권도용 교수(한신대 재활학과)
 임통일 회장(한국교통장애인협회장)
 박옥선 간사(장애우권익문제연구소)
 김정렬 실장(장애우권익문제연구소)
 김상균 교수(서울대 사회과학대학)
 박을중 교수(한국장애인복지체육회 연구개발실장)
 장기철 회장(한국지체장애인협회장)
 김수철 실장(교통개발연구원)
 설재훈(국가경쟁력 강화기획단)
 이광훈(시정개발연구원)
 박병소 교수(서강대학교)
 양금순 관장(서울장애인 종합복지관)
 이순철 교수(충북대학교)
 김경철(시정개발연구원)
 황상호(도로교통안전협회)
 전경수 교수(서울대 토목공학과)
 박종욱(교통정보신문)
 장덕명(도로교통안전협회 안전연구실)
 김정희 대장(부름의 전화)
 채영석(MOTOR MAGAZINE)
 박창호 교수(서울대 도시공학과)
 강승필 박사(건설교통부 자문관)
 음성직 전문위원(중앙일보)
 배상훈(교통개발연구원)
 유정복(교통개발연구원)
 황상규(교통개발연구원)
 임장모(경찰청 교통기획과)
 조중래(서울시정개발연구원)
 김기복(KBS 라디오 제각2국 기획취재팀 교통전문가)
 손중수(교통안전공단)
 이세정 편집국장(교통신문사)