



2001 장애인 이동권 투쟁

“우리는 이동하고 싶다”

온 길, 쉽지 않았습니다.

가야할 길, 또한 쉽지 않다는 것을 압니다.

지금까지 '온 길' 보다

'가야할 길' 이 더욱 멀고 험할 수 있습니다.

하지만, 더 이상 장애를 이유로

차별받지 않는 세상을 만들어가려는 의지와

동지들에 대한 믿음으로

반드시 '장애인 이동권' 을 쟁취합시다!

장애인이동권쟁취를위한연대회의

서울시 종로구 명륜동2가 237 아남주상복합아파트 301동111호

전화 : 02)766 - 9101 전 송 : 766 - 9102

이메일 : master@nodl.or.kr 홈페이지 : access.jinbo.net

“우리는 이동하고 싶다”

보는 순서

- 2 사진으로 보는 이동권 투쟁 현장
- 8 자료집 발간에 부쳐
- 10 이동권이란 무엇인가?
- 21 투쟁일지
- 24 오이도역 리프트 추락참사 ~ 「장애인이동권쟁취를위한연대회의」 발족
- 33 「버스를 타자1」 - 한국사회 버스 실태 보고 및 외국 사례
- 40 「버스를 타자2」 - 장애인과 함께 버스를 탑시다
- 50 장애인이동권투쟁 1년, 우리의 요구와 그 운동적 의미
- 57 외국법에서 찾아본 이동권 - 미국 ADA법

부록

- 62 성명서 · 기자회견문
- 69 신문보도자료
- 72 약보 - 장애해방가 · 이동권쟁취가0104공간이동,
- 76 참여단체

- 2001. 2. 6. 지하철 선로공사
- 2001. 2. 26. 정부종합청사 장애인 주차구역 편위
- 2001. 3. 9. 지하철
- 2001. 7. 14. 장애인이동권쟁취를 위한 연대회의 발족
- 2001. 7. 23. 사형의 천막(주)생우유 맨아래



사진으로 보는 이동권 투쟁 현장

숨가쁘게 달려온 1년... 진정 이제부터 시작이다!

2001. 2. 6. 93
2001. 2. 26. 93
2001. 3. 9. 93
2001. 7. 14. 93
2001. 7. 23. 93

- 2001. 2. 6. 지하철 선로점거투쟁(좌측 상)
- 2001. 2. 26. 정부종합청사 앞 1인 시위(우측 맨위)
- 2001. 3. 9. 지하철 연착투쟁(우측의 왼쪽)
- 2001. 7. 14. 장애인이동권확보를 위한 백만인 서명 운동(우측 중간)
- 2001. 7. 23. 시청역 천막투쟁(우측 맨아래)



- 2001. 7. 23. 시청역 노숙투쟁(좌측 맨위)
- 2001. 7. 30. 서울역 천막투쟁(좌측 두번째)
- 2001. 8. 17. 서울역 '버스를 타자' 문화제(좌측 세번째)
- 2001. 8. 29. 버스 점거 투쟁(좌측 맨 아래)
- 2001. 8. 29. 버스 점거 투쟁 후 연행되는 동지(우측 맨아래)
- 2001. 9. 10. 서울사회복지대회장의 고건 서울시장(우측 맨위)



- 2001. 9. 10. 서울사회복지대회 서울시장 축사 점거투쟁(좌측 맨위)
- 2001. 10. 6. 대학로 '장애인권 사진전' (우측 맨위)
- 2001. 10. 6. 대학로 '장애인권 사진전'에서 서명운동을 하는 동지들(가운데 큰사진)
- 2001. 10. 17. 광화문 앞 1인 시위(우측 가운데)





2001. 10. 31. 제 6 차 버스타기 투쟁(좌측 맨위)
 2001. 10. 31. 종로거리 점거투쟁(좌측 가운데)
 2001. 11. 11. 노동자 대회 연대투쟁(아래 큰사진)
 2001. 11. 11. 노동자 대회후 여의도거리 점거투쟁(우측 맨위)



봉직인도 버스 정차
 노후층의 안전
 불편을 해소하기 위한
 노후층의
 안전을 위한
 노후층의



2001. 11. 21. 저상버스 시승식(맨위)
 2001. 12. 17. 광주 장애인이동권연대 투쟁 결의대회 참여(위로부터 두번째)
 2001. 12. 31. 장애인이동권쟁취를 위한 거리문화제(위로부터 세번째)
 2002. 1. 22. 오이도역 추락참사 1주기 기자회견(우측 맨아래)
 2002. 1. 22. 오이도역 1주기 광화문 이순신동상 점거투쟁(좌측 아래)



장애인 이동권 쟁취합시다!

2001년 7월23일 오전에 비가 억수같이 왔었습니다. 그 날을 잊을 수가 없습니다....

2001년 1월22일 오이도역에서 6개월도 되지 않은 수직형리프트가 추락하여 장애인이 사망한 사고를 계기로 [오이도역장애인수직형리프트추락참사대책위원회]를 결성하여 서울역 지하철을 점거하며 장애인이동권 투쟁을 시작했었습니다.

이 과정에서 정부로부터 자유롭지 않은 관변단체들은 투쟁의 방식을 문제삼아 발빠르게 오이도 대책위에서 탈퇴했습니다. 그리하여 몇 개 남지 않은 단체들이 2001년 4월20일 장애인의 날을 맞이하여 대중교통에서 지하철뿐만 아니라 감히 엄두도 내지 못했던 버스의 문제를 제기하면서 장애인이 대중교통을 이용하는데 있어 사회구조적인 차별을 철폐해야 한다는 결의를 하면서 [장애인 이동권쟁취를위한연대회의]를 결성하였습니다.

7월23일 그 날은 "장애인에게 '무늬만 인간' 이기를 강요하는 차별과 배제를 척결하고 인간다운 삶을 살 수 있는 가장 기본적인 보편적 권리인 장애인의 이동할 권리를 보장하라"고 외치면서 시청 앞 무기한 천막농성 투쟁을 선포한 날이었습니다. 사회적 차별에 대해 당당히 '저항'을 선포한 날이었습니다. 아침부터 억수같이 내리던 비도 오후가 되어 거짓말처럼 그쳤습니다. 하지만 쉽지 않은 싸움이었습니다. 가진 것이라고는 바꾸어야 한다는 투쟁에 대한 의지와 반토막 몸뚱이 뿐인 우리들이었습니다.

시청 앞에서의 천막을 치기 위한 노숙투쟁, 서울역 광장에서의 천막농성, '장애인도 버스를 탑시다! 버스타기투쟁, 손해배상청구, 장애인이동권확보를위한백만인서명운동 및 투쟁기금마련을 위한 뺏지판매, 보건복지부장관 및 서울시장 면담투쟁, 버스점거투쟁, 종로거리 점거투쟁, 광화문 사거리 점거투쟁, 이순신장군동상점거투쟁, 국가인권위원회 및 헌법재판소 제소 등 숨가쁘게 진행된 투쟁의 과정은 많은 동지들의 연대를 이끌어 내었고, 이들의 뜨거운 연대와 실천이 있었기에 지금의 우리가 있을 수 있었습니다.

이제 이 자료집을 통해 짧지만 걸어온 길을 다시 새겨보며 가야할 길을 함께 바라볼 수 있으면 합니다.

장애인도 버스를 탑시다!



장애인이동권쟁취를위한연대회의의 공동대표
노들장애인야학 교장 박 경 석

장애인도 버스를 탑시다!

가장 단순한 구호임에도 그 안에는 모든 장애인에 대한 차별과 사회적 모순이 담겨져 있습니다. 그러나 이 투쟁은 단순히 장애인계층의 이익만을 대변하는 투쟁이 아닙니다. 우리의 투쟁이 단순히 버스를 타기 위한 투쟁 또한 아닙니다. 우리의 투쟁은 사회적 소수자들을 그들과 '다르다'라는 이유로 차별하고 억압하는 '사회적 야만과 무감각'에 대한 도전입니다. 또한 '시장의 자유'와 '자본의 탐욕'만이 세상을 지배하는 자본의 질서에 대한 동침이요, '인간다운 삶'을 위한 가장 근본적인, 그리하여 세상을 변혁하는 투쟁이라 생각합니다.

온 길, 쉽지 않았습니다.

가야할 길, 또한 쉽지 않다는 것을 압니다.

지금까지 '온 길' 보다 '가야할 길'이 더욱 멀고 험할 수 있습니다.

하지만, 더 이상 장애를 이유로 차별받지 않는 세상을 만들어가려는 의지와 동지들에 대한 믿음으로 반드시 '장애인 이동권'을 쟁취합시다.

자료집을 발간하기 위해 잠을 설친 동지들, 수고하셨습니다!



이동권이란 무엇인가?

1. 문제제기 - 이동권 문제의 등장

99년 지하철 4호선 혜화역에서 중증장애인 이규식(당시 31세, 뇌성마비 1급)씨가 (고정형)휠체어리프트에서 추락하는 사건이 발생했다. 이 사건을 통해 휠체어를 탄 장애인들이 지하철을 자유롭게 이용할 수 있다는 사실은 거짓으로 드러남과 동시에 고정형 리프트의 안전성 문제에 대한 시비가 일어나기 시작했다. '장애인·노인·임산부 등의 편의증진에 관한 법률'(이하 '편의증진법')의 시행령과 시행규칙이 1998년 제정되었지만, 이 법률 4조에서 밝히고 있는 '장애인은 자유로운 이동과 시설 이용에 필요한 편의를 제공받아야 하며...'의 조항은 위 사건들로 인해 무의미한 것이 되어 버렸다. 그해 9월, 이홍호씨도 같은 사고를 당할뻔하면서, 지하철 내 휠체어리프트 시설이 장애인들이 이용하기에 얼마나 위험하고 또 얼마나 불편한 지에 대한 문제제기를 한국사회에 던지게 되었다.

2001년 1월 22일 고재영, 박소엽씨가 지하철 오이도역에서 수직형 휠체어리프트를 이용하다 추락하여, 사망하는 사건이 발생하면서, 장애인 이동권 문제에 대한 접근은 기존보다 광범위한 사회적 관심을 유발시켰다. 이는 이미 문제로 인식되었던 지하철 역사 내의 리프트 시설에 대한 근본적인 안전 진단을 실시하도록 각 언론기관과 장애 관련 단체가 촉구한 사실과, 이것을 계기로 장애 관련 단체들이 모여 오이도역장애인수직리프트추락참사대책위원회(이하 '오이도대책위')를 조직한 것에서 미루어 짐작할 수 있다. 또한 이후 진행된 오이도대책위의 투쟁들은 장애인의 이동 문제를 시민들에게 보다 현실적으로 알려냄으로써, 한국 사회에서 그동안 한 번도 문제제기 되지 않았던 장애인의 이동권 문제가 정부의 정책입안자들로부터 시작해서, 많은 장애 관련 단체, 시민사회단체, 그리고 국회의원들까지 한 번쯤은 심각하게 고려하지 않을 수 없는 사안으로 대두되었다.

2. 이동권의 개념 정리

1) 이동권 개념에 대한 접근에서의 문제제기

오이도대책위가 2001년 4월 20일 장애인의 날을 기점으로 장애인이동권쟁취를

위한연대회의(이하 '이동권연대')를 발족시키고, 장애인 이동권 문제에 관해 시민사회단체와의 소통을 시작하면서부터, 이동권에 대한 정의와 해석, 그리고 이것의 사회적 의미들에 관한 문제제기들이 계속되어 왔다.

이동권에 대한 기존의 해석들은 이동권의 개념이 접근권으로 인식되어 왔던 상황에서 새롭게 이동권이라는 것을 장애인의 또하나의 권리로 인정할 필요가 있는가, 하는 것과 이와 다르게 이동권은 차별받고 있는 장애인의 다양한 사회적 권리를 보장하기 위한 기본 권리로써, 그 어떤 권리보다 우선적으로 접근되어야 한다는 것이었다.

물론 한국 사회에서 장애인의 차별 문제가 구체적으로 제기된 것이 불과 십 수년이고, 이러한 차별 문제, 특히 이동에서의 차별 문제가 법적 테두리 속에서 담겨진 시기-편의증진법이 제정된 시기-는 겨우 4년이 지났을 정도에, 장애인의 제권리에 대한 개념적 정의를 명확히 한다는 것은 매우 성급한 일일지도 모른다. 권리부터만 들어지고 그것을 보장해주는 다양한 장치들이 설정된 사례는 어느 역사적 사실에도 없기 때문이다. 따라서 이동권에 대한 개념적 정의는 아마도 이것에 의한 실제 장애인들의 차별 사례가 더 구체적으로 드러나고, 이러한 차별을 해결·극복하기 위한 다양한 실천 투쟁들이 끊임없이 전개되며, 이 때문에 보다 많은 정책 입안자와 지식인들의 접근들을 이끌어 내는 가운데 보다 명확하게 설명할 수 있을 것이다.

2) 접근권의 정의

하지만, 근간 편의증진법이 제정·시행되면서, 그리고 이동권연대의 파격적인 투쟁들이 우리 사회에서 커다란 반향을 일으키게 되면서, 장애인복지 정책을 담당하거나 이를 연구하는 학자들, 정부의 실무진들, 그리고 일부 장애인 단체들을 중심으로 이동권에 대한 광범위한 해석을 하기 시작하였고 이에 더하여 외국의 장애인 이동권 보장 사례들이 소개되면서 최근까지 이동권에 대한 개념 정의가 추상적으로나마 이루어지고 있다고 할 수 있다.¹⁾

최근까지 접근할 수 있는 이동권에 관한 개념은 접근권에 대한 이해에 바탕을 두고 있다. 1976년 UN총회에서는 1981년을 「세계장애인의 해」로 정하고, 또한 1983년부터 1991년까지 「국제연합 장애인의 해 10년」을 선언하였으며, 1983년 총회에서는 「장애인에 관한 세계행동계획」을 채택하게 되었고 이로 인해 장애인의 접근권에 대한 구체적 표현들이 가능하게 되었다.²⁾

특히 이 계획 5조에서는 "회원국은 사회의 전 분야에 걸쳐 기회의 균등을 기하는 과정에 있어서 접근권의 중요성을 인식해야 한다. 회원국은 모든 장애인이 물질적 환경에 접근하기 쉽도록 하는 프로그램을 도입해야 하며, 정보와 통신에 접근할 수 있도록 조치를 취해야 한다"라고 규정한 점에서 접근권에 대한 보다 구체적인 내용을

1. 권건보, 『장애인의 기본권에 관한 연구』, 서울대학교 법학과 석사학위 논문, 2000. p.95.
2. 이 행동계획에는 기회균등화를 실현하기 위하여 "장애인에게 학교교육, 취업 및 지역사회의 공공시설을 이용할 권리를 보장하고, 장애인의 이동을 방해하는 물리적 장벽을 제거하고 장애인에 대한 차별을 금지하는 법률이 제정되어야 한다"(세계행동계획 제61항)라고 하면서, 동시에 "장애인에 대한 기회균등이 제대로 이루어지지 않으면 장애인의 사회통합도 만족할 만한 수준

제시했다고 할 수 있다. 또한 이 계획은 접근권을 '물리적 환경에의 접근'(Access to the Physical Environment)과 '정보·통신에의 접근'(Access to Information and Communication)으로 유형화하고 있다는 것에서 이동권에 대한 개념적 접근을 보다 쉽게 할 수 있도록 했다.³⁾

이러한 두 가지 유형에 근거해 편의증진법의 접근권에 대한 명시 부분을 살펴보면, "장애인 등은 인간으로서의 존엄과 가치 및 행복을 추구할 권리를 보장받기 위하여 장애인 등이 아닌 사람들이 이용하는 시설과 설비를 다른 사람의 도움없이 동등하게 이용하고 장애인 등이 아닌 사람이 접근할 수 있는 정보에 다른 사람의 도움 없이 자유롭게 접근할 수 있는 권리를 말한다."라고 되어 있다. 여기서의 접근권의 개념은 접근권의 두 가지 유형을 모두 포괄하면서 설명하고 있는데, 이는 접근권에 대한 보다 광범위한 해석 또는 구체성이 결여된 것이라 할 수 있을 것이다.

반면, 1994년 대한변호사협회에서 제출한 인권보고서에 따르면 접근권에 대한 해석을 다음과 같이 하고 있다. "주거공간에 대한 접근, 도시공간에 대한 접근, 교통 시설에 대한 접근 등을 의미하는 이동권과 문화·예술·통신 등 정보에 대한 접근, 복지서비스에 대한 접근 등 장애인의 활동을 위한 재원이나 시설에 대한 실제적 접근을 포함한다" 즉, 여기서의 접근권을 이동권과 실제적 접근으로 나누어 설명함으로써, UN이 제시한 접근권의 유형화된 개념에 부합되는 정의를 해 두고 있다. 또한 접근권에 대한 유형화된 개념을 명확히 한 것으로 「장애인 인권 헌장」을 예로 들 수 있는데, 여기서의 물리적 환경에의 접근에 대한 부분을 '자유로운 이동과 시설 이용에 필요한 편의를 제공받을 권리', 그리고 정보 통신에의 접근 부분을 '의사 표현과 정보 이용에 필요한 통신, 수화통역, 자막, 점자 및 음성도서 등 모든 서비스를 받을 권리'로 표현하고 있다.

여기서 물리적 환경에서의 접근권을 두 가지 영역 모두 포괄해서 사용하고 있는데, 자유로운 이동의 권리와 시설 이용에 필요한 편의를 제공받을 권리가 그것이다. 즉 물리적 환경에서의 접근권은 이러한 이동권과 시설 이용권 두 가지를 모두 포괄하는 것⁴⁾이며, 따라서 이것의 유형화가 한 번 더 요구된다.

접근권에 대한 이와 같은 표현들을 근거로 접근권은 장애인이 사회 전분야에 걸쳐 기회의 균등과 적극적 사회 참여를 목적으로 교육, 노동, 문화 생활을 향유할 수

이 아니다"(계획 제63항)라는 점을 강조했다. 위 논문, p.100.

또한 UN은「장애인의 해 10년」 이후에도 「장애인의 기회균등화에 대한 기준규칙(1993.12)을 제정하여 '완전한 참여와 평등'을 실현하기 위하여 회원국에 대한 지속적인 감독을 강화하고 있다. 이 기준규칙에는 접근권, 교육, 취업, 소득보장, 가정생활과 인간으로서의 존엄, 문화, 레크리에이션과 스포츠, 종교 등 8개 분야가 설정되어 있고, 그 실시방법으로 특히 각국 정부의 입법화 작업을 강조하였는데, 접근권에 대한 구체적 접근의 시작 시점을 이러한 UN에서 선언하고 있다. 김인재, 「장애인인권보장의 이념과 접근권」, 사회과학논총 제5집, 상지대학교 사회과학연구소, pp.9-10.

3. 권건보, 위 논문, pp.103-104.

4. 이재영, 「교통약자를 위한 대중교통서비스의 법적, 제도적 개선 방안」, 「장애인 이동권 확보 정책 수립을 위한 워크샵 자료집」, 한국장애인단체총연맹, 2001. p.85.

있는 근본적 권리로서 이해되어야 하며, 그 구체적 실체는 물리적 장벽을 없애는 것으로의 이동권과 시설이용권, 추상적이지만 구체성을 띤 장벽을 없애는 것으로서의 정보통신권(정보접근권)등 세 가지 권리로 세분화될 수 있을 것이다.

3) 이동권이란?

위에서 제시한 접근권의 구체적인 설명들을 통해 이동권은 접근권의 하위 개념이라 할 수 있다. 따라서 "이동권이란 각종 물리적·추상적 장애물에 대한 제약을 받지 아니하는 접근권의 하위 영역으로서, 주거공간에의 접근, 공공 시설에의 접근, 교통 시설에의 접근을 보장하는 권리"로 규정할 수 있다. 그러나 위에서 언급했듯이 접근권의 보다 세분화된 접근을 통해 이동권을 교통 시설에의 접근 개념으로만 한정시킨다면 "이동권이란 물리적 장애물, 특히 교통시설에의 제약을 받지 아니할 권리"로 정의할 수 있을 것이다.

비록 문헌에 의해 기술된 것은 아니지만, 이동권에 대한 정의를 다음과 같이 내리는 경우도 있다.

"어떠한 목적으로 통행을 할 때, 출발지에서 목적지까지 수단 및 동선을 확보할 수 있고 여기에 제약을 받지 아니할 권리" 또는, "원하는 곳을 원하는 때에 어떠한 장애를 받지 않고 자유롭게 움직일 수 있는 권리"

그러나 일반적으로 이와 같은 이동권에 대한 개념적 정의는 그것의 현재적·실질적 의미와 다소 거리가 멀거나, 보다 광범위한 개념으로 받아들여진 것이다. 실제로 지하철 역사에서 리프트추락 사고가 일어난 이후, 이에 대응하여 진행되는 투쟁사업이나 각종 토론회에서 이동권은 "장애인이 대중 교통 시설을 이용할 수 있는 권리"로 이해되고 있는 것이다. 이러한 이동권에 대한 현재적 의미들은 실제 장애인들이 이동을 함에 있어 느끼는 현실적 불편함과 욕구에 의해 뒷받침된 것이다.

즉, "버스와 지하철 그리고 택시 등 한정된 교통 시설-또는 대중 교통 시설-에 대해 자유롭게 이용할 수 있는 권리, 또는 이러한 시설을 이용하는데 장애를 이유로 시간적 차별을 받지 아니할 권리"로 이해되는 것이 현실적 이해 관계가 반영된 이동권 개념인 것이다.

3. 이동권 왜 문제인가?

앞에서 살펴본 이동권에 대한 개념 정의에서, 이동권은 물리적 장애를 제거시켜 자유로운 이동을 보장받을 권리라 하였다. 또한 접근권에 대한 법 조항이 마련되어 있고, 그것을 보장하기 위한 각종 시행령이 발효되어 시행되고 있는 상황에서 접근권의 하위 영역으로서의 이동권은 마땅히 보장되어야 하는 것이다. 그러나 장애인이 동권연대 뿐만 아니라, 한국장애인단체총연맹 등에서 장애인 이동권 확보를 위해 벌이고 있는 다양한 대정부사업이나 이에 관한 언론보도를 통해 현재의 장애인 이동권은 제대로 보장되지 못한 허울뿐인 권리였음이 확인되고 있다.

1) 장애인들의 이동권 보장 실태

2000년 장애인실태조사에 의하면 장애인의 집밖 활동 시 불편한 이유로 대중교통수단의 편의시설 부족을 이유로 든 장애인이 전체 응답자의 52.5%나 되었다. 이는 등록 장애인 1,307,484명으로 환산하여 계산했을 때, 무려 501,097명의 장애인이 대중교통 이용시의 불편함 때문에 집밖 활동을 못한다는 이야기다. 대중 교통 이용시의 불편함은 결국 장애인의 교육, 노동, 문화 등 다양한 사회 영역에의 참여를 박탈하고 국가에서 제공하는 각종 기회를 누릴 수 없게 되는 사회적 차별로 이어진다.⁵⁾

"나는 목발을 사용하기 때문에 계단을 오르내리는 일은 그야말로 쥐약이다. 지하철을 한 번 타려면 온 몸에 기운이 모두 빠져 나간다. 그렇다고 버스를 탈 수 있는나? 제자리에 서지도 않는 버스는 킁킁거리며 달려가는 날 기다려 주지도 않을뿐더러 어찌어찌 올라탔다고 해도 자리를 잡기도 전에 출발하는 버스 안에서 나는 거의 굴러다니는 짐작의 수준이다. 어찌다 출퇴근시간이 되면 이리저리 사람들에게 밀려 몇 대를 놓치고 결국 눈물을 흘리며 택시를 타야하는 일들이 많다. 내 몸이 절대로 따라주지 못하는 현실에서 난 언제쯤 마음놓고 외출을 할 수가 있을까?"⁶⁾

위의 한 지체장애인의 이야기는 현재의 장애인 이동권 보장 실태를 여실히 보여 주는 것이다. 특히 지체장애인 중 휠체어를 이용하는 장애인들에게는 지하철에 휠체어 리프트 또는 엘리베이터가 설치되어 있어야 이동이 가능하다. 그러나 일련의 리프트 사고를 통해 지하철 역사 내에 설치된 리프트시설이 무용지물임이 확인되었음을 감안할 때, 장애인의 원활한 지하철 이용을 위해서는 엘리베이터 설치가 반드시 필요하다. 그러나 수도권 지하철 3백66개 역사 중 엘리베이터가 설치된 곳은 21%인 78곳에 불과하고, 휠체어 리프트조차 설치되지 않은 곳도 1백68곳이나 된다는 점에서 지하철을 통한 외출의 자유를 만끽할 수 있는 장애인은 그리 많지 않음을 알 수 있다. 이는 장애인실태조사에서 나타난 재가장애인의 주요교통수단 조사에서 지하철 또는 전철을 이용하는 장애인이 6.8%정도라는 사실에서 현재 지하철 역사의 장애인 탑승 환경은 매우 열악한 수준에 있음을 알 수 있다.

마찬가지로 버스 역시 지상으로부터 차내 바닥 사이의 높이가 무려 78cm나 되어, 휠체어를 이용하거나 목발을 이용하는 지체장애인의 경우 거의 이용할 수 없도록 제작되어 있다. 또한 시각장애인을 위한 음성정보시스템이 차내에만 설치되어 있거나, 실제 설치되어 있더라도 제대로 운영되지 않는 경우, 청각장애인들을 위한 전광판 등을 통한 정류장 및 경유지 안내 서비스가 일부 좌석버스에만 시행되고 있다는 사실에서 현재의 버스는 장애인이 이용하기에는 부적합하다는 것이 명백하다.

이러한 부적합한 대중교통수단의 대안으로 택시 이용이나 자가용 이용을 들 수 있지만, 택시의 경우 독일의 경우처럼 교통증을 발급해 어떠한 교통수단이라도 무료로 이용할 수 있도록 하는 조치를 취하지 않는 경우, 그 비용 때문에 저소득층이 많은 장애인들이 이용하는 것은 무리다. 마찬가지로 자동차 등록세·면허세 등을 할인해

5. 권건보, 위 논문, p.99.

6. 장애인편의시설촉진시민연대 편, "내게는 이래서 이동권이다.", 자유공간, 50호.

주고, 자동차 연료로 LPG를 이용하도록 허가해 줌으로써, 이동의 불편을 겪고 있는 장애인들이 자가용을 구입해 이동의 문제를 해결할 수 있도록 하는 방안이 현재 실시되고 있지만, 이 취지에 맞춰 실제 자가용을 직접 이용해 자신의 이동 문제를 해결하고 있는 장애인은 35.5%에 불과하다.⁷⁾

2) 법적·제도적 문제

앞서 언급했듯이, 1997년에 제정된 편의증진법은 1998년에 시행되면서, 장애인 복지법의 한계를 극복하는 수준으로 접근했다는 평가를 받고 있다. 그리고 장애인·노약자·임산부 등에 대한 차별현상의 위헌적 현실을 해소하기 위한 반차별법이라고 규정하고 있는 것⁸⁾에서 위에서 문제제기된 장애인 이동 현실을 보다 적극적으로 해결해 줄 수 있는 법적 강제력을 지닌 것으로 인식될 수 있다. 그러나 현재의 편의증진법은 이동권에 관련된 부분에서만 볼 때-버스 자체를 이용할 수 있는 권리에 대한 보장이 아니라 버스 터미널의 편의시설에 관해서는 언급하고 있다든지, 편의증진법의 소관 부처가 여전히 보건복지부 소관으로 있다는 점, 그리고 편의시설에 대한 해석이나 적용을 심의할 수 있는 상설 심의기구에 대한 언급이 없다는 점에서의 문제점을 드러내고 있다.⁹⁾

편의증진법에 제시된 이동권 보장에 대한 현실적 문제 뿐만 아니라, 이와 관련된 법규나 제도에서도 장애인 이동권을 보장하지 못하는 예를 찾아 볼 수 있다. 대중교통 버스와 관련된 법인 여객자동차운수사업법의 경우 할인 제도 적용에 있어, 6세 미만의 소아에만 할인 규정이 적용되고 있는데 이는 장애인복지법 제 16조, 장애인 복지법시행령 제 14조에 보장되어 있는 등록장애인에 한해 이용요금을 할인하는 규정에 어긋나는 경우이다. 또한 이 법 제 51조 1항에는 "국가는 여객자동차운수사업을 경영하는자가 다음 각호의 1에 해당하는 사업을 수행하는 경우에 재정적 지원이 필요하다고 인정되는 때는 대통령령이 정하는 바에 의하여 그 여객자동차운수사업자에 대하여 소요자금의 일부를 보조 또는 융자할 수 있다."고 규정하고 있는데, 이 항목의 각호에 '여객자동차운수사업자가 ST서비스(special transport service)를 제공할 경우'를 포함시키지 않고 있다는 것에서 정부와 지방자치단체가 이미 시행하고 있는 ST서비스를 민영버스사업체도 시행할 수 있도록 유도하지 못하고 있다.¹⁰⁾ 뿐만 아니라, 도로교통법 시행규칙 제9조 4항에서 언급되고 있는 횡단보도 설치 관련 규정에서 휠체어 장애인들의 안전하고 편리한 횡단보도 통행에 관한 언급도 없다.¹¹⁾

7. 배웅호, "장애인 이동정책 방향", 위 자료집, p.110.

8. 김인재, 위 논문, p.11.

9. 배웅호, 편의증진법의 개정 과제, 장애인편의시설촉진시민연대, 2000.

10. 이미 정부와 지자체에서는 ST서비스를 실시하고 있다. 물론 외국의 경우 자원봉사자를 중심으로 ST서비스를 시작했다가 점차 일반대중교통으로 대체하는 과정을 거치고 있는데 반해, 우리나라는 지자체를 중심으로 ST서비스를 실시하고 있다(이재영, 위 논문, pp.101-102.)는 것이 매우 유감스러운 일이지만, 많은 비용이 들어가는 ST서비스의 운영-특히 버스의 구입과 유지의 측면에서-을 민간 여객자동차운수 사업체와 공동으로 진행하면 비용 절감이 상당할 것임이 분명함에도 이것조차도 법률상으로 전혀 보장해 놓고 있지 않은 것은 현재 실시되고 있는 ST서비스는 장애인 이동권 보장에 대한 형식적-끼워 맞추기식의-접근에 불과하다.

11. 이재영, 위 논문, p.99.

이러한 법률상의 문제는 상위법으로 갔을 때 더욱 심각해진다. 헌법 제 34조 1항에 “모든 국민은 인간다운 생활을 할 권리를 가진다.”라는 조항은 그 하위법에 그러한 인간다운 생활을 할 수 있는 제권리를 보장하고 그것을 강제할 수 있는 법률을 제정할 수 있도록 만들어진 것이다. 그러나 장애인복지법, 편의증진법은 이러한 상위법의 정신에 얼마나 부합하고 있는지 의문스럽다. 인간다운 생활을 할 수 있도록 강제할 수 있는 법적 강제력이 장애인복지법이나 편의증진법에는 매우 약하다. 오히려 편의시설 설치 의무에 관한 유예기관을 둔다든지 권고사항이 대부분을 이루고 있다.¹²⁾ 이와 같은 사실은 헌법 자체의 문제에서 기인할 수도 있다. 왜냐하면, 독일의 기본법(헌법)과 비교해 볼 때, 우리나라의 헌법은 장애인 관련 조항은 한 군데도 찾아볼 수 없기¹³⁾ 때문이다. 이는 헌법 상에 장애인의 기본권 확보를 위한 그 어떠한 내용도 규정되지 않은 상황에서 그 하위법에 장애인의 기본적 제권리를 확보하기 위한 노력들이 얼마나 담겨질 수 있는가에 대한 문제제기로 이어질 수 있다. 이미 독일은 “장애로 인해서 차별받아서 안 된다.”는 조항을 헌법에 삽입¹⁴⁾함으로써 그 하위법이 장애인의 사회적 차별을 제거할 수 있는 기능을 할 수 있도록 헌법을 수정해 놓은 것을 볼 때, 아마도 현재의 장애인 이동권 보장, 나아가 장애 관련 기본권 보장에 관한 법적 문제는 이것의 상위법인 헌법 자체의 구조적 문제에 기인한 것일지도 모른다.

3) 소관 정부 부처의 문제

장애인이동권연대의 투쟁이 사회적으로 큰 파장을 불러일으킨 것이나, 이동권연대가 이 투쟁을 보다 적극적으로 진행하려는 상황은 아마도 장애인이동권연대에서 정부에 대해 끊임없이 요구하는 이동권 보장에 관한 요구안을 소관 부처가 책임있게 처리하지 못한 탓이 클 것이다. 실제로 장애인이동권연대의 대정부 건의안 중 “고령자·신체장애인의 공공교통기관을 이용한 이동 원활화 추진에 관한 법률 제정”을 골자로 한 건의안에 대해 건설교통부 측은 “보건복지부가 소관하고 있는 장애인복지법은 같은 법 제11조의 규정에 의하여 장애인의 인간다운 삶과 권리보장을 위한 국가와 지방자치단체등의 환경개선에 관한 사업을 정함으로써 장애인복지정책의 종합적 추진을 도모하며, 장애인의 자립, 보호 및 수당의 지급등에 관하여 필요한 사항을 정함으로써 장애인의 생활안정에 기여하는 등 장애인의 복지증진 및 사회활동 참여증진에 기여함을 목적으로 하도록 되어 있습니다. 따라서, 현재로서는 우리부가 추가되어 새로운 법령을 제정하기는 곤란한 실정임을 이해하여 주시기 바라며, 이에 대해서는 위와 같이 장애인복지법령을 관장하고 있는 보건복지부와 협의하여 추진하는

12. 편의증진법 부칙 제2조 (편의시설설치에 관한 경과조치) 2항, “이 법 시행전에 설치된 대상시설 중 대통령령이 정하는 것은 이 법 시행일부터 2년이상 7년내의 범위안에서 대통령령이 정하는 바에 따라 편의시설을 설치하여야 한다. 다만, 이경우에 대상시설의 시설주에게 지나친 부담이 되지 아니하도록 배려하여야 한다.”

13. 권건보, 위 논문, p.13.

14. 독일 기본법(헌법) 제3조 3항 중, “Niemand darf wegen - 중략 - seiner Behinderung benachteiligt werden” “누구든지 장애를 이유로 불이익을 받지 아니한다.”라는 문구를 독일통일 후 1994년 삽입했다.

것이 바람직할 것으로 여겨집니다.”¹⁵⁾라고 답변했다. 즉, 해당 부서 사업이 아니기 때문에 이 건의안에 대한 답을 할 수 없다는 것이다. 이는 영국의 경우 런던운수공사가, 또 일본의 경우 운수성이 이 부분 관련 제도를 신설 또는 정비하는 것에 반하는 것이다. 이동권의 실현은 결국 공공교통 서비스의 질적 변화와 관련된 문제이고, 현재 이것을 관장하는 부서가 건설교통부임에도 불구하고, 단지 장애인 문제와 관련되어 있다는 이유로 이와 같은 건의안을 보건복지부 책임으로 떠넘기고 있는 것은 정부의 부처가 이와 같은 장애인 이동권 보장에 관해 근본적인 문제 의식을 느끼지 못하고 있음을 말해주는 것이다. 이미 영국과 일본 뿐만 아니라, 스웨덴의 경우 교통위원회를 정부 내에 설치하여 장애인의 이동 문제를 범정부 차원에서 해결하려 하는 것을 볼 때, 한국에서의 이동권 문제와 관련된 정부의 대응은 아직 요원한 상태이다.

4) 이동권 문제의 구조적 접근 - 사회적 권리로서의 이동권

재가장애인들의 외출 빈도 조사 중, 매일 외출하는 경우는 전체 응답자의 59.4%, 1주일에 1-3회 외출은 19.6%, 연 10회 이내로 외출하는 경우 5.3%, 전혀 외출하지 않는 경우가 6.4%라고 한다.¹⁶⁾ (이러한 조사 자체가 어쩌면 기본권 침해의 소지가 있을지도 모른다.) 어쨌든 이는 한국 사회의 장애인에 대한 사회적 차별과 억압이 얼마나 심각한 것인지 여실히 드러내준다.

편의증진법과 장애인복지법, 장애인 인권 현장 등에서 실제적이고도-시행령 등에서 볼 수 있지만 최소한이나마-절차적으로 보장되어 있는 접근권, 그 중 하나로서의 이동권은 실제 장애인들의 외출 욕구에 대한 권리를 전혀 보장해주지 못하고 있다. 또한 이러한 이동권의 법적 담보력의 부족은 정부의 부처 이기주의와 이동권 문제에 대한 희박한 문제 의식, 나아가 대중교통 버스 사업체의 사회적 서비스에 대한 공공성에 대한 의식 부족 등에 의해 더욱 구체화되고 있음을 앞선 글에서 볼 수 있었다. 이와 같은 사회 구조(체계)들로 인해 위 조사에서 보듯이 현재 ‘매일 외출하지 못한다’고 답한 장애인이 전체 장애인의 40%에 달하는 결과가 만들어졌다.

인간이라면 누구나 자유로운 이동을 통해 자신의 욕구를 실현하고 싶어한다. 그 욕구의 유형이 자연적이든 사회적이든 간에, 이것을 충족시키기 위해서¹⁷⁾ 그리고 이를 달성하기 위해서는 원하는 곳으로의 자유로운 접근이 보장되어야 한다. 그러나 장애인들에게만은 이러한 욕구 충족의 기제들이 전혀 보장되지 않아, 사회적 욕구 실현을 통해 자기정체성을 확인하고 나아가 자기를 확장하고자 하는 욕구를 제대로 실현시키지 못하고 있는 것이다.

장애인이동권연대 소속 장애인들이 거의 1년 이상 동안 진행했던 버스타기 투쟁,

15. 건설교통부 공문, 문서번호 운정 91110-36, 시행일자 2002. 3. 21

16. 한국보건사회연구원, 2000년도 장애인실태조사, 2001. p.171.

17. 배동인, 인간해방의 사회이론, 전예원, 1997. pp.21-25. 여기서 제시된 자연적 욕구와 사회적 욕구를 보다 상세화하면, 다음과 같다. “인간의 욕구의 유형을 구분할 때, 그 원천에 따른 구분으로 자연적 욕구(natural needs)와 사회적 욕구(social needs)로 구별하는 방식이 있다. 전자는 생리적 또는 본능적 욕구로 일컬어진다. 후자는 사회적 존재로서의 인간이 속한 특정한 사회적 관계들로부터 유발되어 나오는 후천적 욕구로서 사회구조적 욕구라고 개념화될 수 있다.”

지하철 점거 투쟁 등, 그것이 현행법상 불법이었음에도 불구하고 치열할 수밖에 없었던 이유는 결국 장애인들의 사회적 욕구 실현과 사회적 제권리의 창출이 원천적으로 봉쇄당한 것에 대한 분노, 그리고 사회적 모순 관계를 적극적으로 해결하고자 하는 의지 때문이었다.

여기서, 외출을 통해, 자유로운 이동을 통해 자신의 사회적 욕구를 실현하고자 하는 욕구-특히 이 욕구는 교육을 받고, 노동을 통해 자아 실현을 하고 싶은 욕구, 한 사회가 만들어 놓은 다양한 문화적 장치를 사용해 보고 싶은 욕구, 나아가 이를 통해 자기 권력을 획득하려는 것 등의 자기 확장의 욕구를 말한다.-, 즉 이동에 대한 욕구를 한 국가의 국민이 국가에 대해 가지는 사회적 권리 파악할 때, 현재의 이동권은 그 구조적 문제가 더욱 심각해진다.

그러나 이러한 사회적 권리는 실질적 평등을 의미하고, 실질적 평등을 보장하는 것은 국가의 의지가 아닌 개인 또는 집단의 의지로 진행되어 온 역사가 엄연히 존재한다. 이러하기에 이동권이 사회적 권리, 또는 자유를 보장하기 위한 실질적 평등을 구현시키고자 하는 권리로서의 의미로 이해되어지고, 주장되어지는 것은 어려울 지도 모른다. 특히 국가의 인권 보장 실태가 자본주의 사회의 유지와 강화를 통한 사회 통합의 원리로 작동되어지는 경우를 볼 때¹⁸⁾ 장애인의 노동력에 대한 가치평가가 제대로 이루어지지 않은 속에서 사회적 권리로서의 이동권의 구현을 주장하는 것은 더욱 더 힘든 것일 수도 있다.

전통적 인간의 권리에 사상·표현의 자유 등을 분명히 강조하는 것이 인권의 전통적 개념인 자유권에 대한 내용이었다. 그러나 이러한 자유권은 국가가 자본주의 경제 체제를 구축하려 하고, 이를 통한 경제적, 사회적 착취를 정당화하는 경향과 충돌하면서 민중들의 분노와 투쟁들을 불러 일으켰다. 실질적 평등 없는 자유는 아무런 의미가 없는 것이며, 따라서 진정한 자유, 인민주권의 확립은 실질적 평등 보장이 우선되어야 한다는 논리에 의거해-어떻게 보면, 2차적 의미의-사회권이 등장했던 것이다.¹⁹⁾

사회권은 교육을 중시하고 노동 시장의 불평등을 해소시키고, 궁극적으로 민중의 생활을 질적으로 개선하기 위한 내용들로 구성되어 왔으며 이것의 성질은 자유권에 비해 훨씬 진보적임에 틀림없다. 이에 의거해 이동권을 이해해 볼 때, 이동권은 장애인의 생활을 기존의 것보다 질적으로 개선시키고자 하는 것, 또한 이를 통해-실질적 평등의 보장을 통해-한 사회의 구성원으로서 살아가고자 하는 권리로서 이해되어야 한다. 즉 이동권은 현대 국가가 보장해야 할 또 하나의 사회적 권리라는 것이다.

그러나 자본주의 체제의 확대는 이러한 실질적 평등의 의미를 구현하는 것으로서의 사회적 권리를 그 어느 국가에서도 적극적으로 보장해주지 못한다. 이미 복지국가의 원리를 도입해, 이러한 사회적 권리를 보장하려 하는 일부 유럽 국가의 경우를 제외하고, 자본주의 경제 질서의 원리에 충실한 대부분의 국가에서는 대외적으로 자유

18. 인권운동사랑방 사회권위원회, "인권이란 무엇인가?(서준식), 인간답게 살 권리, 사람생각, 1999.

19. 서준식, "진보적 인권운동을 위하여", 민변 10주년 기념 토론회 자료집, 2000. p.7.

권의 옹호만을 내세울 뿐, 이것의 실질적 보장에 있어서는 인색하다는 것은 누구나 주지하고 있는 바이다.

이에 따라 이동권의 사회적 권리로서의 보장 요구는 국가의 경제 논리에 의거해 이미 구조적으로 차단되어 있다고 볼 수 있을 것이다. 실제로 이동권의 보장을 위해서는 대중 교통 버스의 경우, 민간 사업체에 대해 국가적 규제를 작동시켜야 하는 문제, 또한 이동에 대한 실질적 평등을 보장하기 위해 국가 수준의 비용 지출을 감당해야 하는 문제 등에서, 자본주의 경제 원리를 보호해야 하는 국가로서는-기업의 규제를 축소시키고, 사회 복지 예산 지출을 감소하는 것이 현재의 일반적인 자본주의 경제 원리를 도입, 적용하고 있는 국가의 정책 기조를 알고 있을 때, 이러한 규제와 비용 지출은 개별국가에 있어- 난처한 문제일 것이다.

4. 정리

접근권의 일부로서의 이동권, 그리고 사회적 권리 중 하나로서의 이동권은 공공 교통 시설을 평등하게 이용하고자 하는 한 국가의 국민으로서 누려야 하는 당연한 권리이다. 하지만, 장애인의 이동 현실을 둘러싼 다양한 사회적 여건, 그리고 이를 뒷받침하고 있는 사회 구조로 인해 장애인의 이동권이 제대로 구현되는 날은 멀고 험난할 지도 모른다.

또한 장애인 이동권은 교육권, 노동권, 문화권 등의 여타의 사회적 권리를 보장하기 위한 권리로서의 의미를 갖고 있기 때문에, 그것을 차별 또는 불평등하게 만드는 요소는 이중, 삼중으로 내재되어 있음이 분명하다.

그러나 사회적 권리가 대부분 그 체제의 모순에서 발생하는 것이고, 그 모순에 의해 억압받는 사람들의 집단적 투쟁에 의해 쟁취되어졌다는 역사적 사실, 또한 그러한 실질적 평등으로의 길은 결코 천박하지 않으며 후대의 사람들에게 진정한 행복을 가져다 주고 있다는 현재적 평가를 통해 오늘날 한국 사회에서 직면하고 있는 장애인 이동권 확보의 문제가 험난한 길을 이유로 결코 외면되어서는 안 될 것이다.

[투쟁일지]

2001. 1. 22 ~ 2002. 1. 22

- 2001. 1. 22 개통된 지 6개월이 안된 오이도역에서 장애인수직리프트추락참사 발생. 박소엽(71, 여, 지체3급)사망, 고재영(71, 남)중상
- 2001. 1. 29 노들장애인야간학교, 서울DPI, 서울지체장애인협회, 장애인실업자연대, 장애인 편의시설촉진시민연대 등 5개 단체 오이도역대책위 준비위원회 구성- 철도청, 보건복지부, 산업자원부 항의방문
- 2001. 1. 31 "오이도역장애인수직형리프트추락참사대책위원회(약칭 오이도역대책위)" 구성
- 2001. 2. 6 - 오이도역장애인수직형리프트 추락참사 진상규명과 장애인이동권확보를 위한 투쟁 결의대회
- 서울역 지하철 1호선 철로 30분 점거 농성 / 32명 연행
- 2001. 2. 8 "오이도역 장애인 수직리프트 추락참사에 대한 우리의 입장" 기자회견
- 2001. 2. 26 세종로정부청사 앞 휠체어 1인 시위 시작(4월19일까지)
보건복지부장관, 산업자원부장관, 철도청장 등 오이도역추락참사 관계 공무원 고발
- 2001. 3. 9 "장애인과 함께 지하철을 탑시다!" 지하철 연착투쟁 (서울역→청량리역)
- 2001. 3. 22 승강기제조및관리에관한법률시행규칙중개정령(안)에 대한 의견서 제출.
- 2001. 4. 19 세종로정부청사 앞 휠체어 1인 시위 종결
[오이도역장애인수직형리프트추락참사대책위원회]에서 [장애인이동권쟁취를위한 연대회의]로 조직 전환 기자회견
- 2001. 4. 20 - "2차 장애인과 함께 지하철을 탑시다" 지하철연착투쟁
- 오이도대책위 해산
- 장애인이동권쟁취를위한연대회의(약칭 장애인이동권연대) 출범
(노들장애인야간학교 · 서울DPI · 장애인실업자연대 · 장애인실업자종합지원센터 · 장애인편의시설촉진시민연대 · 민중복지연대 · 한국뇌성마비장애인연합 바름 / 7개 단체 참여로 출범)
- 2001. 6. 16 민중대회 참여 및 [장애인이동권확보를위한백만인서명운동] 시작
- 2001. 6. 27 서울역 지하철점거 투쟁한 2명의 동지에게 벌금 450만원 선고(박경석 집행위원장 300만원, 최옥란 150만원)
- 2001. 7. 14 대학로에서 "장애인이동권확보를위한백만인서명운동" 서명전
- 2001. 7. 23 - 장애인이동권쟁취를 위한 시청 앞 천막농성 돌입 기자회견
- "제1차 장애인과 함께 버스를 탑시다!"(세종문화회관 → 시청)

다들 우리 장애인들이 부끄러운 존재로 생각할까봐... 장애인들이 사회에서 어떻게 살아야 하는지... 장애인들이 사회에서 어떻게 살아야 하는지... 장애인들이 사회에서 어떻게 살아야 하는지... 장애인들이 사회에서 어떻게 살아야 하는지...

2001 장애인 이동권 투쟁

“우리는 이동하고 싶다”

차별과 효율성의 논리앞에 묵살되어온 장애인이동권!
이제는 쟁취해야만 한다!

장애인이동권 투쟁의 배경과 전개, 그리고 투쟁의 의의와 중요성에 대해 설명하고, 장애인들의 요구와 투쟁의 필요성을 강조한다.

그러나 자본주의 체제의 특성은 이러한 사회적 쟁취의 의미를 구원하는 것으로서... 장애인이동권 투쟁의 필요성을 강조한다.

투쟁의 경과와 전망, 그리고 투쟁의 의의와 중요성에 대해 설명하고, 장애인들의 요구와 투쟁의 필요성을 강조한다.

[투쟁일지]

2001. 1. 22 ~ 2002. 1. 22

- 시청 앞 천막 치기 위한 투쟁(7.23-7.29) 및 노숙투쟁- 3회에 걸친 천막 치기 위한 투쟁은 경찰의 폭력진압으로 무산됨
- 2001. 7. 27 시청 앞 천막 투쟁 중 45명 경찰에 연행(집시법위반 2명 불구속 입건)
- 2001. 7. 30 서울역 천막농성 돌입(8월 24일 천막 강제철거)
서울시 보건복지국장 면담을 통해 요구안 전달 및 시장 면담 요구
- 2001. 8. 10 - "제2차 장애인과 함께 버스를 탑시다!"(서울역→세종문화회관)
- 국무총리 면담투쟁(대표자 공무총리 면담 공문 접수)
- 장애인이동권쟁취를위한 시민사회단체 연합 선전전 및 서명운동
- 2001. 8. 17 장애인이동권쟁취를위한 문화제 - "버스를 타자!"(서울역 광장)
- 2001. 8. 23 "제3차 장애인과 함께 버스를 탑시다!" 남대문경찰에 의한 원천봉쇄
- 2001. 8. 24 - 새벽 0시50분 서울역 천막 강제철거 및 연행
- 서울시청이 주관한 시장과의 장애인무료서틀버스평가회 참여 무산
- 2001. 8. 29 - "제4차 장애인과 함께 버스를 탑시다!" (혜화로타리 → 세종문화회관)
- 세종문화회관 앞 4시간 버스점거 투쟁, 85명 연행 (11명 즉결심판)
- 2001. 9. 4 보건복지부장관 면담투쟁
(아·태사회복지사대회 보건복지부차관 축사 단상 점거 / 63빌딩 국제회의장)
- 2001. 9. 7 보건복지부장관 면담투쟁
(전국사회복지사대회 보건복지부장관 축사 점거 투쟁 / 63빌딩 국제회의장)
- 2001. 9. 8 [장애인이동권확보를위한백만인서명운동] 대학로 마로니에 공원
- 2001. 9. 10 서울시장 면담투쟁(서울사회복지사대회 서울시장 축사 점거투쟁 / 종로구민회관)
- 2001. 9. 12 "파견용역노동자의 노동권 쟁취와 간접고용철폐를 위한 공동대책위원회"(약칭 파견철폐공대위) 48차 수요집회 참여, 장애인이동권 선전전
- 2001.9. 15 대학로에서 "장애인이동권확보를위한백만인서명운동" 서명전
- 2001. 9. 27 장애인이동권쟁취를 위한 노동·인권·사회단체공동기자회견
"제 5차 장애인과 함께 버스를 탑시다"
- 2001. 9. 29 추석맞이 귀향 서울역 "장애인이동권확보를위한백만인서명운동" 서명전
- 2001. 10. 6 장애인권사진전 및 대학로에서 "장애인이동권확보를위한백만인서명운동"

- 2001. 10. 7 장애인권사진전 및 대학로에서 "장애인이동권확보를위한백만인서명운동"
- 2001. 10. 10 장애인이동권쟁취를 위한 수요항의 집회 (광화문 앞)
- 2001. 10. 13-14 장애인권 사진전 및 장애인이동권확보를 위한 백만인 서명운동(대학로 마로니에 공원)
- 2001. 10. 17 장애인이동권쟁취를 위한 수요항의집회(광화문 앞)
- 2001. 10. 26-28 민중의 복지·노동권·생활권쟁취를 위한 연대한마당 참여
- 2001. 10. 31 제6차 장애인도 버스를 탑시다!
- 2001. 11. 4 전국공무원가족한마당에서 '장애인이동권확보를위한백만인서명운동' (보라매공원)
- 2001. 11. 10 노동자대회 전야제 참여, 장애인이동권확보를위한백만인서명운동 (송실대)
- 2001. 11. 11 노동자대회 참여, 제7차 '장애인도 버스를 탑시다!'
- 2001. 11. 21 제8차 '장애인도 버스를 탑시다!'
- 2001. 12. 2 민중대회 참여 / 대학로 마로니에공원
- 2001. 12. 15 장애인이동권확보를위한 백만인서명운동 (장충체육관 "양심수를 위한 시와 노래의 밤")
- 2001. 12. 17 광주장애인이동권연대 투쟁결의대회 참여
- 2001. 12. 19 제9차 '장애인도 버스를 탑시다!'
- 2001. 12. 24 장애인이동권쟁취를위한 거리문화제 및 백만인서명운동
- 2001. 12. 31 장애인이동권쟁취를위한 거리문화제 및 백만인서명운동
- 2002. 1. 22 -오이도1주기 "제10차 장애인도 버스를 탑시다!"(혜화동로타리에서의 버스타기는 경찰에 의해 무산됨)
-광화문 이순신장군 점거 / 38명 연행(6명 불구속, 32명 즉심)

오이도역 리프트 추락참사

~ 「장애인이동권쟁취를위한연대회의」 발족



2001년 1월 22일 오전 11시 15분경 수도권전철 안산선 연장구간인 오이도역에서 고재영(76)씨와 박소엽(73/지체장애 3급)씨가 역내 수직형휠체어리프트 3호기를 타고 서울행 승강장으로

향하던 중 휠체어리프트가 추락해 병원으로 옮겨졌으나 박소엽씨는 사망하고 고씨는 전치 3개월의 중상을 입었다.

사고가 발생한 안산선 연장구간 오이도역은 2000년 7월말 개통한 곳으로 문체의 휠체어리프트는 새로 설치된 지 불과 7개월만에 이러한 사고를 일으킨 것이었다. 현장조사에 참가한 서울시립산업대학교 안전공학과 김찬오 교수는 "대중교통시설에 수직형 휠체어리프트를 설치하는 것은 상상도 못할 일이다. 국제표준규격에 따르면 수직형 휠체어리프트는 4미터 이내의 높이에서만 설치할 수 있게 되어 있는데 오이도역 현장은 수직 7.25미터에 이르는 곳으로 수직형 휠체어를 설치해선 안되는 곳"이라고 말해 이번 사고가 이미 예고된 인재라는 점을 시사했다.

이에 노들장애인야간학교, 교통장애인협회, 장애인편의시설촉진시민연대 등 10개의 장애인 단체는 [오이도역장애인수직리프트추락참사대책위원회](이하 대책위원회)를 구성하고 성명서를 발표했다.

대책위원회는 성명서를 통해 '이번 사고는 수직형리프트에 대한 안전기준 및 설치기준 등 관계법령이 전무했으며 이에 따라 안전기준 없이 리프트를 설치함에 따라 발생한 사고'임을 사회적으로 알리고 '주무부서인 보건복지부와 산업자원부, 건설교통부 및 철도청은 이와 관련된 법령을 마련하고 안전한 편의시설을 설치하는 의무를 서로 외면해왔다'며 이번 사고에 대한 관계부처의 관리감독부재를 비난했다.

휠체어리프트란 사람이나 휠체어를 끌어당겨 이동시켜주는 기기다. 휠체어리프트는 설치가 간편하고 비용이 저렴하다는 장점을 지니고 있고, 특히 승강기처럼 별도의 공간이 필요하지 않기 때문에 기존 건물에 설치할 경우에는 매우 적합하다. 국내에는 휠체어 리프트의 제품 사양을 규정하는 어떠한 법도 없으며 관리를 규정한 법도 없다. 승강기는 '승강기 제조 및 관리에 대한 법률'에 의해 엄격히 규제받는 데 반하여 휠체어리프트는 '장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률'에서 규정하고 있지만 세부 기술 조항은 전무하다. 따라서 어느 회사든지 휠체어리프트를 만들 수 있으며 제품과 관련한 승인이나 부품 규격 또한 정해져 있지 않다. 휠체어리프트는 이제 전문업체들의 고유영역이 아니라 승강기를 제작하는 제작사나 설치만을 전문으로 해주는 설비 업체 모두 설치할 수 있는 기술일 뿐이다. 물론 업체마다 기술력의 차이는 있으나 기술 표준이 없는 상태라서 전체 실태를 파악할 수 없을 정도이다. 업체 관계자들에 따르면 현재 전국적으로 고정형과 수직형을 포함해 2천여기의 리프트가 설치된 것으로 추정되고 있으며 수직형은 1999년 국산화 이후 지난해부터 본격적으로 설치돼 최소 1백여기 이상이 설치된 것으로 알려지고 있다.

한국소비자보호원이 전국 39개 지하철역에 설치된 장애인용 휠체어리프트를 조사한 결과 조사 대상 시설의 64.1%에 이르는 25개 역이 관련 기준을 적용하지 않고 있으며 51.3%인 20개 역은 휠체어리프트 안전관리에 소홀한 것으로 나타났다.

전국의 지하철역에 설치된 휠체어 리프트는 총 1천1백7대로 집계됐으며 이 가운데 수직형 14대를 제외하면 모두 고정형휠체어리프트인 것으로 나타났다. 서울은 서울도시철도공사가 2백93대를 설치, 철도청이 2백85대, 서울지하철공사 1백12대를 설치하고 있다.

전국 지하철역이 보유한 휠체어리프트의 관리상 문제는 리프트 보관 시 벽면과의 간격을 제대로 지키지 않거나 호출 벨을 설치하지 않은 경우, 승강장의 규격이 미달인 경우, 받침판의 규격이 미달인 경우, 보행자와 접촉해도 정지하지 않는 경우 등 장애인의 이용에 위험요소로 작용할 수 있는 경우가 많아 대책마련이 시급하다. 최근 장애인 가운데 스쿠터나 전동휠체어 사용자가 늘어나고 있다는 점을 감안해 현재 대체할 수 있는 편의시설 설치가 필요할 뿐만 아니라, 좀 더 근본적인 대안책이 마련되어야 한다.

지하철의 경우 앞으로 서울, 부산, 대구 외에도 대전과 광주광역시 등으로 계속 확대될 것으로 보인다. 지하철은 먼저 지상에서 매표소까지, 매표소에서 승강장까지 가는 엘리베이터가 확보되어야 한다. 또한 휠체어사용자가 통과할 수 있

는 개찰구가 설치되어야 하고, 지하철 전동차 내에도 휠체어사용자용 좌석이 설치되어야 한다. 이 경우 서울의 지하철처럼 빈 공간을 확보하는 것이 아니라 일반 좌석을 장애인, 노약자용 좌석으로 확보하고 휠체어 사용자가 탑승할 경우에는 의자를 젖혀서 휠체어 사용자용 공간을 확보하도록 하는 방식이 바람직하다. 물론 이때도 휠체어를 고정할 수 있는 고정장치나 안전벨트의 설치가 필수적이다.

대책위원회는 2001년 3월 9일 서울역부터 청량리역까지 지하철을 한 정거장, 한 정거장 단체 탑승하면서 장애인들의 지하철 이용의 불편함을 시민들에게 알리는 시간을 가졌다. 장애인이 한번 지하철을 이용하는데 수많은 계단, 좁은 개찰구, 휠체어리프트의 안전성, 넓은 간격의 승강장으로 인해 약 40분 이상이 소비된다고 주장하면서, 최소 5분에서 15분까지 지하철의 출발이 지연되는 상황을 만들었지만 이를 통해 시민들에게 장애인의 지하철 이용이 얼마나 불편하고 어려운가를 알려내었다.

또한 추락참사대책위원회는 관계당국의 공개사과를 요구하는 휠체어 1인 시위를 시작했다. 대책위 대표 5명은 2월 26일 국가 및 지자체의 직무유기 및 접근권 침해 등을 근거로 산업자원부장관, 보건복지부장관, 철도청장 등 6명에 대한 고발장을 서울지검에 접수했다. 이어 26일부터 4월 20일 장애인의 날까지 평일 오후 12시부터 1시간 동안 정부세종로청사 앞에서 한 명씩 시위를 벌였다. 시위 첫날 기자회견에서는 보건복지부 장관, 산업자원부 장관의 공개사과와 철도청장의 사퇴, 편의증진법의 건설교통부로의 이관을 요구한 후 '장애인편의시설 안전대책위원회'를 구성할 것'을 촉구했다.

집회에 대한 법적 제한을 받지 않는다는 장점과 더불어 장애인의 이동권 문제는 하루 이들의 시위로 해결될 일이 아니라는 관점에서 시작된 이 1인시위는 32일동안 장애인단체 회원, 인권운동사랑방 서준식대표, 민주노총 허영구 부회장 등 시민단체 회원 1백 50여명이 참가할 정도로 큰 호응을 얻었다.

특히 인터넷 사이트에 시민들의 격려의 글이 많이 올라왔고, 전화를 걸어와 참여하거나 참여의사를 밝힌 시민과 학생들도 상당수 있어 나름대로 홍보효과를 거두었으며 시민들에게 장애인

의 이동권문제에 공감하는 계기를 마련했다.

2001년 4월 19일 대책위원회를 해산하고 이후 장애인 이동권쟁취를위한연대회의로 전환하여 투쟁을 계속하였다.



불멸 더위와 장마비...
한여름의 그 지난했던 투쟁...

노숙·천막 투쟁 백만인 서명운동 문화제 “버스를 타자”



2001년 7월 23일 장애인이동권확보를 위한 백만인 서명운동 돌입 선언

이동권연대는 기자회견에서 다음과 같은 네 가지 요구사항을 발표했다.

1. 장애인의 대중버스 이용대책 마련
2. 지하철 모든 역사에 장애인용 승강기 설치
3. 편의증진법제·개정
4. 장애인단체와정부가 협의하는 대책기구 마련

장애인과 함께 버스를 탑시다.

국내 최초로 시도된 '장애인과 함께 버스를 탑시다' 행사에 참가한 장애인들은 태어나서 혹은 장애를 입고 나서 처음으로 버스를 타본다고 말해 이 땅의 열악한 이동권의 현실을 새삼 느끼게 하는 자리가 되었다. 탑승한 장애인들은 버스가 이렇게 불편한지 예전에는 미처 생각도 해보지 못했다고 말하기도 했다.





천막농성 돌입(시청앞)

투쟁대오는 서울 시청 앞까지 버스로 이동한 후 우리의 요구를 시민들에게 알려내고 정부의 대책마련을 촉구하기 위한 시청 앞 천막농성에 들어갔다. 이날 집회에는 시종 일관 경찰 병력이 따라 붙었다. 천막농성 돌입을 위해 하기 위하여 천막을 설치하려하자 경찰병력을 동원해 시민들이 보지 못하게 집회대오를 둘러싼 채, 절단기를 이용해 천막과 쇠사슬을 끊어 강제적으로 철거하려 했다.



천막사수 투쟁(시청앞)

쇠사슬로 휠체어와 천막을 연결해 끝까지 천막을 사수하고자 했지만, 공권력 앞에선 역부족이었다. 천막을 거의 설치했다고 생각을 한 순간 전경들은 미친 듯이 집회대오를 짓밟으며 천막을 빼앗으려 했다. 경찰의 폭력 진압으로 집회 중이던 한 여학생이 실신했는가하면 다수의 사람들이 연행되었다. 많은 장애인 분들도 휠체어에서 떨어져 부상을 입었다.



실패로 돌아간 시청 앞 천막농성... 그리고 노숙투쟁

장애인이동권연대는 서울시청 앞에서 천막 농성을 진행하기 위해 4회에 걸쳐 천막 설치를 시도했으나 경찰측의 폭력진압으로 인해 모두 실패하였다. 그러나 물러설 수 없다는 의지로 시청 앞 노숙투쟁을 전개하게 된다.



노숙투쟁과 함께 진행된 장애인이동권확보를 위한 백만인 서명운동!

비록 시청 앞에서의 천막설치는 좌절되었지만 장애인 이동권연대는 시청 앞에서 노숙투쟁과 장애인이동권 확보를 위한 서명운동에 돌입하였다. 처음에는 시민들의 호응이 적지는 않을까 걱정했지만 많은 시민과 언론의 지지와 관심을 이끌어 낼 수 있었다.



서울역으로 이어진 장애인이동권연대의 천막농성

시청 앞에서의 천막농성은 23일에서 27일까지 신고된 집회 기간을 넘겨 부득이 서울역으로 장소를 이동하여 투쟁을 전개하게 되었다. 이동권연대의 끈질긴 시청 앞 천막농성 시도에 지친 경찰측의 묵인 아래 서울역에선 비교적 수월하게 천막을 설치하여 농성을 진행할 수 있었다.



악천우 속에서도 이어진 천막 농성

한 여름의 불볕더위와 장마비 속에서 진행된 장애인 이동권확보를위한100만인서명운동은 시간이 지날수록 같이 하고자 하는 시민사회 단체가 점점 늘어났고 어려움 속에서도 계속된 서명운동은 차츰 각종 언론매체의 관심을 불러일으키기 시작해 장애인 이동권의 문제가 다뤄지기 시작했다.



나를 믿고 동지를 믿고...

동지들의 강고한 연대가 있어 어려움 속에서도 즐거움을 느꼈던 천막농성. 서울역 측에서 전기 사용을 못하게 하는 등 어려움이 많았지만 함께하는 동지들의 꾸준한 결합으로 장애인 이동권연대의 천막농성과 백만인 서명운동은 지속될 수 있었다.



장애인이동권 문화제 "버스를 타자"

장애관련 민중가요로는 '장애해방가'가 유일한 상황이었는데, 이동권연대 투쟁과정에서 '장애인이동권쟁취가', '공간이동' 등의 노래가 만들어지는 성과도 있었다.



장애인 이동권 침해에 따른 손해 배상을 청구

이동권연대는 서울역 천막농성 기간 중에 서명운동을 포함한 국무총리 면담 투쟁, 손해 배상 청구 소송, 서울 시청 앞 1인 시위 등을 전개했다.



8월 24일, 서울역 천막 강제 철거

밤12시경 천막은 경찰과 서울역직원들에 의해 기습·강제철거 되었다. 경찰과 서울역 직원들은 낮에는 시민들의 눈을 의식해 천막을 철거하지 않다가 농성 대오가 거의 다 빠져나간 늦은 밤에 천막을 철거함으로써 서울역 직원들과 경찰과의 담합 의혹을 불러 일으키기도 했다.



장애인 이동권 투쟁이 있는 곳에 언제나 함께 있었던 백만인 서명 용지와 이동권연대 뺏지

출범 당시 14개단체에 불과했던 연대회의의 규모는 광주이동권연대, 부산이동권연대 등을 포함해 65개 단체가 함께 하고 있다. 이후 지금까지도 장애인이동권쟁취를위한연대회의는 10차례의 버스타기 투쟁을 계속적으로 전개하고 있다.



2001년 7월 23일 '오이도 추락참사 대책위원회'는 기자회견을 열고 장애인의 안전하고 편리하게 대중교통을 이용할 수 있도록 대책을 강구할 것을 요구하고, 지난 1월 22일 오이도 추락참사를 계기로 결성된 '오이도 추락참사 대책위원회'를 해체하고 14개 단체가 함께하는 '장애인이동권 쟁취를위한연대회의'(이하/이동권연대)로 새롭게 출범하였다. 그와 함께 시청앞에서 장애인 이동권 보장을 요구하기 위해 천막농성을 감행하였다.

이동권연대는 시청앞 천막농성을 위해서 천막설치를 4차례에 걸쳐 시도하였으나 경찰측의 폭력 진압으로 모두 무산되었고, 이에 항의하여 이동권 연대 집회대오는 '장애인이동권확보를 위한백만인서명운동'과 더불어 시청 앞 노숙투쟁을 전개하였다. 이동권연대는 7월 28일까지 시청앞 노숙투쟁을 전개하였고 집회신고기간을 넘겨 다음 집회신고 장소인 서울역으로 이동하여 끊임없는 천막설치 시도에 지친 남대문경찰서의 항복(?)아래 비교적 수월하게 천막을 설치하고 서명전과 더불어 천막농성을 전개하였다. 이동권연대가 서울역에서 벌인 서명전과 천막농성은 8월 24일 새벽, 경찰과 서울역 직원들에게 기습철거 될 때까지 꾸준히 전개되었다. 이동권연대의 천막농성이 경찰측의 폭력진압, 한 여름의 폭염과 장마비 등의 악조건 속에서도 계속될 수 있었던 것은 장애인의 이동권 문제에 공감하는 여러 사회단체들의 지속적인 연대와 끝없는 동지들의 결합이 있었기에 가능했다.

2001년 이동권연대의 천막농성은 다른 사회단체들의 농성과는 조금 다른 의미를 갖는다. 그것은 장애인운동이 상대적 소수자 운동이며 그간 사회의 시혜와 동정어린 시선 속에서 끝없는 침묵을 강요당했던 장애인 스스로가 그 편견의 벽을 깨고 자신들의 문제를 정부에 요구하기 시작했다는 것이다. 또한 한 달여에 가까운 시간 속에서 함께 노숙하며 서명전을 진행했던 비장애인 동지들이 장애인 문제의 어려움을 피부로 느끼며 공감대를 형성했던 것도 큰 성과라 할 수 있다. 그리고 천막농성 기간 중에 방문했던 수많은 언론 기관들의 장애인 이동권 문제에 대한 보도로 인하여 많은 시민들에게 장애인 문제를 알려내는 성과도 있었다.

하지만 무엇보다도 2001년 이동권연대의 천막농성이 갖는 가장 큰 의의는 이후에 치루어진 11차례의 버스타기 운동과 수많은 서명전을 치루어 낼 수 있는 조직력의 기반을 닦았다는 것이며, 이후 연대회의로서 강고한 투쟁이 계속될 수 있는 원동력을 만들어 냈다는 것에 있다고 할 수 있다.



한국사회 버스 실태 보고

및 외국 사례

1. 장애인의 대중교통 이용 실태

『2000년도 장애인실태조사보고서』에 따르면, 우리 나라의 장애인은 모두 145만 9천명이며, 그 가운데, 외출 시 집밖에서의 활동에 제약을 받거나 불편을 느끼는 장애인은 전체 장애인의 64.5%에 해당하는 86만3천 여명이며, 이 가운데 52.5%에 해당하는 45만3천여명의 장애인이 버스, 지하철 등 대중교통수단의 편의시설 부족 때문에 불편을 느끼고 있는 것으로 나타났다. 따라서 전체 장애인의 29.5%에 해당하는 장애인이 대중교통수단의 편의시설 미비로 인해 불편을 겪고 이동에 제약을 받는 것으로 나타났다. 그러나 일반적으로 장애계에서 추산하는 것처럼 장애인구를 450만명이라고 볼 때, 대중교통수단을 이용할 때 불편을 느끼는 장애인을 29.5%라고 추정한다면, 약 132만 7천명에 달하는 장애인이 외출 시 교통수단 이용에서 어려움을 느낀다고 볼 수 있다.

이것은 최근 한 장애인단체의 통계에서도 역시 같은 결과를 얻을 수 있다. 즉, 설문에 응

답한 장애인의 64.3%만이 대중교통을 이용한다고 답했으며, 전체 응답자의 36.7%는 대중교통을 이용하지 않는다고 응답하였다. 그리고 대중교통을 이용하지 않는 장애인의 47.7%가 대중교통이 이용하기에 불편하기 때문이라고 응답하였으며, 그 가운데 71.0%에 해당하는 장애인이 '다소 또는 매우 불편하다'고 응답하였다.

장애유형별로 보면, 외출 시에 가장 불편한 점에 대해서 지체장애인의 경우 40.2%가 교통수단이라고 응답하여, 26.5%가 편의시설보다도 교통수단의 이용에 있어 불편함을 더 큰 어려움으로 지적하고 있다. 시각장애인의 경우에는 교통수단에 대한 불편이 더욱 높아서 61.4%의 시각장애인이 외출 시에 가장 불편한 점이 교통수단이라고 응답하고 있다.

2. 한국의 대중교통수단은 장애인이 이용할 수 있는가?

이처럼 장애인이 이동을 하기 위해서는 대

중교통수단이 필요하고, 대부분의 장애인들이 대중교통수단을 이용하는데 어려움을 겪고 있다. 그렇다면 한국에는 대중교통수단이 없는가? 분명히 우리 나라에도 지하철과 버스, 그리고 택시라는 대중교통수단이 있다. 누구나 이용할 수 있는 교통수단임에도 불구하고 현 대중교통수단은 장애인이 이용할 수 없는 '아주 특별한' 교통수단이 되고 있다.

■ 대중교통수단 이라고 말하는 버스, 과연 장애인이 이용할 수 있는가

현재 우리 나라에서 운행되는 버스는 고속버스·시외버스· 시내버스·마을버스·좌석버스·공항버스 등이 있다. 하지만 이렇게 많은 버스 가운데 휠체어 사용자가 이용할 수 있는 시설이 갖추어진 버스는 단 한 대도 없다. 버스들은 휠체어 사용자들을 태워주지도 않으며, 버스를 이용할 것이라는 생각도 하지 않는다. 어쩔 수 없이 공항버스와 고속버스를 이용하면서 휠체어 사용자들은 목적지에 도착할 때까지 버스에서 내리지도 못한 채 가야하며, 버스에 오르고 탈 때마다 낯선 사람에게 업혀야 한다.

목발을 사용하거나 보행이 불편한 장애인들 역시 버스를 타는 것은 거의 불가능한 일이다. 버스의 계단은 목발이 미끄러워지기 쉽고, 제 자리에 정착하지 않는 버스는 보행이 불편한 장애인들이 쫓아가기에는 너무 빠르다.

버스를 탄다고 해도 휠체어 사용자들은 통로에 앉을 수밖에 없으며, 다른 승객들에게 불편을 끼치는 존재가 되어야만 한다. 버스가 급정거를 하거나 급출발을 할 때마다 앞으로 쏠리는 위험을 감수해야만 한다.

■ 버스가 장애인도 이용할 수 있는 대중교통이 되기 위해서는 몇 가지 문제점이 해결되어야만 한다.

① 저상버스로 교체되어야 한다. 장애인도 이용할 수 있는 버스는 저상버스(low floor bus)와 휠체어리프트 장착 버스가 있

다. 하지만 휠체어리프트 장착 버스는 휠체어 사용자에게만 편리하며, 노인이나 목발을 사용하는 장애인에게는 아무런 도움이 되지 않는다. 뿐만 아니라 휠체어리프트의 경우 사용하기 위해서 5-10분 정도의 시간이 소요되며, 현재 우리나라의 버스 배차 간격 등을 고려한다면, 승하차를 위해서 이 정도의 시간을 대기할 수가 없다.

반면에 저상버스의 경우 간단하게 램프만 나오면 되므로 승하차 시간을 훨씬 단축할 수가 있고, 계단이 없어서 장애인·노인·유모차 등도 함께 이용할 수 있는 장점이 있다. 따라서 휠체어리프트 장착버스는 바람직하지 못하며, 저상버스가 도입되어야 한다

② 버스 내에 휠체어 사용자용 좌석이 마련되어야 한다.

평소에는 일반 장애인, 노약자 좌석으로 사용하다가 휠체어 사용자가 오면 의자를 젖히고 공간을 마련하여 휠체어를 고정할 수 있도록 해야 할 것이다. 물론 안전을 위해서 휠체어를 고정시킬 수 있는 고정장치나 안전벨트를 반드시 설치해야 한다.

③ 보도를 정비해야 한다. 보도의 높이가 일괄적이 되어야 저상버스의 운행이 가능해진다.

④ 버스 정류소에 장애인 정차 표시를 하는 것이 바람직하다.

장애인이 탑승을 원할 경우 장애인 정차 표시를 한 곳에서 기다리면 되며, 저상버스의 기사는 장애인을 보고 그곳에 정확하게 정차를 해주면 된다. 저상버스에서 램프가 나오기 위해서는 정확하게 보도 옆에 정착을 해야 하며, 이것

은 우리나라의 도로 여건상 매우 어려운 일이다. 따라서 평소에는 지금처럼 버스 정류소에 적당히 정차를 하다가, 장애인이 정차 위치에 있을 경우에만 정확하게 정차를 해줌으로써 시간을 단축할 수 있다.

3. 세계 각국의 저상버스 운행 정책

■ 호주, 2015년 모든 버스 저상버스화 실현!

호주 대부분의 카피탈 시티, 시드니, 멜버른, 아들레이드, 퍼스, 브리즈번 등에는 모두 저상버스가 운행되고 있다. 시드니의 경우는 1997년부터 저상버스를 운행해오고 있고 대부분의 다른 도시 역시 2000년 장애인올림픽 개최 전에 모두 운영을 시작했으며 2015년에는 전 버스의 저상버스화가 실현될 예정이다. 호주의 저상버스는 버스 전면에 휠체어 마크가 붙어 있어 쉽게 식별이 가능하다. 저상버스는 보통 휠체어를 두 대 정도 실을 수 있고 이 공간은 휠체어가 탑승할 경우 좌석을 접는 형태로 되어 장애인이 타지 않을 경우는 좌석을 내려 비장애인들이 사용 가능하게 했다. 또 기사는 승객이 모두 좌석에 착석하고 안전벨트를 매었는지 확인하고 출발을 하는 등 안전관리를 철저히 하고 있다. 아울러 저상버스 이용자를 위한 정보제공 서비스도 눈여겨 볼만하다. 인터넷 및 청각장애인 특수전화로 정보를 제공하고 있고 퍼스의 경우 정류장에 설치된 버튼을 누르면 다음 버스가 언제 오는지 음성으로 방송이 돼 시각장애인들에게도 큰 도움이 된다.

주로 기차역을 연결해 주는 버스운영체제를 갖고 있는 시드니메트로폴리탄에는 현재 6백대의 저상버스가 운영되고 모든 도시의 저상버스

운행은 주정부 지원을 받고 있다. 특히 아들레이드나 퍼스의 경우 도심을 운행하는 버스는 장애인, 비장애인 모두 무료다.

■ 영국, 리프트 장착된 모빌리티 버스 운행

영국의 교통문화는 버스보다 지하철을 주로 이용하는 편이라 저상버스는 주로 철도역, 지하철역, 유로스타역 등을 연결해 주는 순환버스형이며 스테이션 링크라 칭한다. 그러나 오랜 역사를 갖고 있는 영국의 지하철은 최근 제작된 지하철을 제외하고는 편의시설이 썩 잘 돼 있는 편은 아니며 90년대 후반에 들어서 휠체어용 좌석, 슬로프, 화장실 등을 설치하도록 하고 있다. 따라서 영국은 장애인 교통버스의 대부분을 장애인이 이용할 수 있는 모빌리티 버스와 리프트 장착 택시로 대처하고 있다. 런던교외의 7개 지역에서 운행 중인 모빌리티 버스는 리프트 장착버스로 주택지와 도심지의 쇼핑센터를 연결해 주고 있으며 이용자의 희망에 따라 집 근처에서 내릴 수 있도록 배려해 주고 있다.

또 콜택시의 개념인 리프트 장착 택시는 런던에만도 1만대 이상 운행되고 있어 장애인의 들의 주요 교통수단이 되고 있으며, 택시요금은 장애인 가운데 이동수당을 받는 경우와 받지 않은 경우에 따라 차등적으로 지불한다.

즉 영국은 보행이 가능한 이동계약자에게는 대중교통수단의 개선을, 휠체어 사용자 등 중증 장애인에게는 특별서비스(STS) 및 택시를 중점적으로 제공하고 있다.

■ 스웨덴, 현재 신형 버스는 100% 저상버스로 운행

영국과 달리 스웨덴은 이동계약자의 문제를 인권의 문제로 인식해 모든 이동계약자들이 차별없이 대중교통을 이용할 수 있게 저상버스를 대중교통수단 개선 차원에서 도입해 현재 신형 버스의 100%가 저상버스로 운행되고 있다. 따라서 1979년 '대중교통수단에 있어 장애인이 용시설에 관한 법률'을 제정하고 할름스타드시부터 버스 정류장에 플랫폼을 설치하기 시작했다

으며 1983년 브로시에 이동제약자를 위한 미니버스인 서비스루트 운영을 개시했다. 할름스타시는 버스 승강장의 높고낮음 차이의 문제를 해결하기 위해 버스 정류장의 플랫폼을 차량의 바닥높이와 거의 같게 50센티미터 정도의 높이로 설치하고 플랫폼이 설치되지 않은 곳은 제2스텝이 나오게 해 고저차를 가능한 줄였다.

저상버스의 원조라 할 수 있는 서비스루트는 초기에는 차량바닥 높이가 30.5센티미터로 슬로프를 장착한 휠체어 5~7인용 소형버스였으나 최근에는 덴마크산 저상버스(차량바닥 높이가 23센티미터)를 주로 사용하고 있으며 대체로 일반노선버스가 운행하지 않는 주택지 내부, 병원, 복지시설을 중심으로 운행하고 있고 물론 비장애인이 이용도 가능하다.

스웨덴의 경우 차량 개선이 의무화되어 있게 때문에 그 비용은 사업자가 부담하는 것을 원칙으로 하고 있다. 그러나 국가차원의 특별한 보조제도 없이도 지역교통의 유지, 진흥을 위한 국고보조가 있으며 지역교통의 정책주체는 국고보조 또는 대중교통수단의 모빌리티 대책에 대해 보조금을 교부한다. 따라서 사업체가 의무조항의 범위를 넘어선 개선조치, 주로 휠체어 대책에 대해서는 50%를 보조해 주고 있다.

■ 일본 저상버스 도입 의무화 법 제정중

유럽이나 호주에 비해 늦은 편이지만 일본도 2000년 2월 '고령자, 신체장애인 등의 대중교통수단을 이용한 이동원활화 촉진에 관한 법률(안)'이 내각회의에서 결정됨에 따라 차량

도입시 저상버스 도입을 의무화하고 있어 이동제약자들의 대중교통이용이 증가할 것으로 기대된다. 운수성으로부터 시범교통계획 도시로 지정된 가나자와시는 논 스텝(계단이 없는)버스를 우선 도입하고 이의 보완기능으로 특별운송 서비스(STS)를 제공하는 방침을 추진하고 있다.

가나자와시의 시내버스 사업체 북릉철도는 1997년 논스텝버스 8대를 도입해 해마다 7대씩 증차하고 있으며 차량구입 비용은 북릉철도가 대당 1.550만엔을 부담하고 부족분의 1/2은 정부가, 1/2는 현과 시에서 절반씩 부담하고 있다.

논스텝 버스의 정류장은 버스를 보도에 최대한 붙여서 정차할 수 있도록 정차위치, 휠체어 사용자의 대기장소를 표시하고 있다.

한편 요코하마시 역시 1997년 논스텝 버스를 9대 도입해서 운영하고 있으며 주로 이동제약자의 수요가 많은 곳, 버스전용차로가 설치된 곳, 보도가 잘 정비된 곳을 중심으로 논스텝 버스 노선을 선정하고 있다.

4. 특별교통수단과 대중교통수단은 다르다

지난해부터 서울시는 장애인의 이동문제를

해결하기 위하여 특별교통수단(Special Transportation Service : STS)의 일환인 장애인 무료셔틀버스를 운영하고 있으며, 심부름 센터를 확대하여 장애인들에게 Door to Door 서비스를 제공하고 있다. 이러한 특별교통수단들이 대중교통수단인 버스에 비하여 예산도 적게 들며, 정부나 지방자치단체에서 쉽게 운영할 수 있다는 장점이 있다. 현재 시내버스 등의 경우 민영이므로 정부나 지방자치단체에서 저상버스나 휠체어리프트장착 버스로 운행하도록 강제할 수 없는 부분들이 있는 반면에 특별교통수단은 정부나 지방자치단체에서 예산만 확보한다면 얼마든지 운행할 수 있기 때문이다.

하지만 이러한 특별교통수단은 어디까지나 '특별한 교통수단'에 불과하다. 예를 들어 서울시내의 시내버스는 모두 8천대에 이른다. 8천대가 운행하면서 거미줄처럼 엮어 있는 노선들은 몇 대의 무료셔틀버스가 감당할 수는 없다. 그 결과 무료셔틀버스는 2시간이 넘는 배차간격, 지나치게 긴 노선으로 인한 도착시간의 연장 등 여러가지 문제점에 노출되고 있다. 장애인들이 복지관, 병원, 구청, 백화점만 가는 것은 아니다.

셔틀버스는 예산과 운행 체계상 일정한 지역만을 운행할 수밖에 없으며, 따라서 이용지점도 장애인들이 자주 간다고 판단되는 복지관, 병원, 구청, 백화점과 같은 곳들을 중심으로 운행할 수밖에 없다. 더욱이 한번 목적지까지 가기 위해 2시간만에 한번 오는 버스를 기다리고, 그곳에 도착하기 위해 다시 1-2시간을 걸려서 가야 한다면 그것은 결코 장애인의 이동권을 보장해주는 교통수단이라고 볼 수 없다.

심부름센터 역시 장애인들이 전화로 예약을 하면 유료로 외출을 할 수 있지만, 이용하기 전에 반드시 예약을 해야 하고, 그나마 예약이 밀

려 있어 쉽게 이용하기 어렵다는 단점이 있다. 외출이라는 것이 반드시 예약된 것만 있는 것은 아니다. 외출이란 갑자기 할 수도 있는 것이며, 하루에 여러 곳을 다닐 수도 있는 것이다. 하지만 심부름 센터의 경우 반드시 하루 전에 예약을 해야 하므로 계획되지 않은 외출을 할 때는 도움이 되지 못하며, 편도 또는 왕복으로 예약을 해야 하므로 하루에 여러 곳을 들러야 할 때는 도움이 되지 못한다.

특별교통수단은 반드시 있어야 한다. 하지만 특별교통수단은 대중교통과 승용차만으로는 이동이 어려운 장애인들을 위해 존재해야 한다. 특별교통수단이 결코 대중교통수단을 대체할 수 없으며, 특별교통수단만으로 장애인의 이동 문제가 해결될 수 없다. 장애인도 자유롭고, 안전하고 편리하게 이동하기 위해서는 대중교통수단을 이용해야만 한다. 대중교통의 이용만이 장애인의 이동권을 보장해 줄 수 있다.

5. 장애인에게 필요한 대중교통수단은 버스다

장애인이 이용할 수 있는 대중교통수단 가운데 가장 우선적으로 필요한 것은 버스이다. 지하철도 있고, 택시도 있지만 버스가 보다 장애인의 이용에 편리하며, 접근이 용이하기 때문이다.

먼저 지하철의 경우 편의시설을 완전히 설치하고 시설 정비를 다 하기 위해서는 여러 가지 난점이 따른다.

첫째는 예산의 문제다. 이제 2기 지하철까지 모든 공사가 다 완료된 상태이다. 따라서 엘리베이터 등의 편의시설을 설치하기 위해서는 다시 공사를 해야만 한다. [장애인·노인·임상부 등의 편의증진보장에 관한 법률](이하 편의증진법)에 의하면 2004년까지 모든 지하철역에 편의시설을 갖추어야 하며, 이때까지 모든 지하철역에 편의시설을 갖추기 위해서는 약 4천억 원의 예산이 필요한 것으로 서울시는 보고 있다.

● 저상버스란 무엇인가 ●

저상버스는 유럽, 호주 등에서 장애인·노약자·임상부 등 대중들을 위한 교통서비스 차원에서 보급되어 왔다. 1980년대부터 90년대에 걸쳐 선진국에 보편화된 저상버스는 도로와 높이 차이가 34센티미터 이내이며, 버스과 보도를 이어주는 슬로프가 장착돼 있어 휠체어 장애인도 혼자 타고 내릴 수 있다. 보통 출입구가 3개로 폭 역시 휠체어가 충분히 승하차 할 수 있도록 넓으며 외국 저상버스의 경우, 보다 편리한 탑승을 위해 차체의 한쪽이 기울어지기도 하고(Kneeling Bus), 좌석이 접이형으로 비장애인, 휠체어장애인 공용으로 사용할 수 있게 제작되었다.

문제는 이처럼 막대한 예산을 사용하고서도 과연 지하철이 장애인, 특히 휠체어 사용자들이 편리하고 안전하게 이용할 수 있는 대중교통수단이 될 것인가라는 점이다. 경사형 휠체어리프트를 설치하는 한 휠체어 사용자에게 있어서 지하철은 어쩔 수 없이 이용해야 하는 교통수단, 끔찍한 교통수단, 한번 이용하기 위해서 수많은 시간을 허비하고 목숨마저 걸어야 하는 교통수단에 불과하기 때문이다. 아무리 무료 승차권을 배부한다고 하더라도 결코 이용하고 싶지 않은 교통수단이 되는 것이다.

둘째는 구조상의 문제점이다. 특히 1기 지하철의 경우 역사의 구조상 도저히 엘리베이터를 설치할 수 없는 역사도 있으며, 공간을 확보할 수 없는 역사들도 있다. 이 경우 어쩔 수 없이 경사형 휠체어리프트를 설치할 수밖에 없다는 것이 가장 큰 난점이다. 또한 지하철의 경우 승강장과 전동차 사이의 간격 역시 어쩔 수 없이 발생할 수 있는 문제점 가운데 하나이다. 곡선 구간이 많은 노선의 경우 곡선 구간은 자연스럽게 전동차와 승강장 사이가 넓게 되며, 또한 전동차 바퀴의 마모 등에 의해 전동차와 승강장의 단차 역시 차이가 나게 된다. 이러한 점들은 휠체어 사용자가 다른 사람의 도움 없이 지하철을 이용하기 어렵게 만드는 요인이 되고 있다.

이처럼 지하철의 경우 완전하게 편의시설을 갖추고 정비하기 어려운 점들이 남아 있으며, 이것은 지하철이 휠체어 사용자들에게 있어서 가장 최선책의 대중교통수단이 되기 어렵다는 것을 시사해 준다.

택시 역시 한계가 있다. 택시의 가장 큰 단점은 비용 문제이다. 호주처럼 장애인들에게 택시 요금 할인 쿠폰을 발급해 주는 것도 아니기에 비용 문제는 온전히 개인이 해결해야만 하는 문제이다. 또한 휠체어 사용자가 휠체어를 탄 채 이용할 수 있는 택시도 없어서 택시를 이용하기 위해서는 휠체어에서 내려야 하는 것이 커다란 부담으로 작용한다. 특히 혼자 힘으로 택시로 옮겨 타고, 다시 휠체어로 옮겨 타기 어려

운 장애인의 경우 이 때마다 기사들에게 도움을 요청하거나 다른 사람의 도움을 받아야 하는 것 역시 택시를 타기 싫게 만드는 요소이다.

결국 휠체어 사용자들이 편리하고 쉽게 이용할 수 있는 대중교통수단의 대안은 버스일 수밖에 없다. 물론 휠체어 사용자가 이용할 수 있는 버스를 도입하기 위해서는 여러 가지 난관이 있는 것도 사실이다.

공영이 아닌 민영이기 때문에 강제로 규정할 수 없는 점, 저상버스의 비용이 비싸므로 정부나 지방자치단체에서 버스차량 구입비를 지원해 주어야 하는 점, 현재처럼 교통이 혼잡하여 버스가 운행시간에 쫓기므로 장애인등의 탑승을 위해 오랜 시간 정차할 수 없는 점, 같은 정류소를 함께 사용하는 버스가 많아 정확한 위치에 정차하기 어려운 점 등 해결해야 할 과제가 한 두 가지가 아니다. 그럼에도 불구하고 버스가말로 장애인의 이동문제, 특히 휠체어 사용자의 이동문제를 해결할 수 있는 유일한 대중교통수단이라고 할 수 있다.

① 버스 정류소는 집에서 가까운 위치에 있다. 현재 서울 시내에 설치된 지하철역사는 280여 개에 이른다. 하지만 시내버스는 마을버스를 제외하고도 8천대의 버스가 서울 시내 곳곳을 거미줄처럼 운행하고 있다. 따라서 버스 정류소는 지하철 역 보다 집에서 혹은 출발장소나 도착장소에서 가까운 곳에 위치하고 있다. 이것은 휠체어 사용자들이 훨씬 쉽게 접근할 수 있다는 것을 의미한다.

② 버스는 수직 이동에 대한 부담이 없다. 버스의 가장 큰 장점은 버스를 타기 위해 수직 이동을 해야 하는 부담이 없다는 것이다. 다시 말해서 지하철역처럼 깊게 내려가거나 올라

지하철

가야 하는 부담이 없이 보도에서 바로 버스를 탑승할 수 있다는 점이다. 이것은 장애인의 입장에서 승하차를 위한 시간을 훨씬 단축할 수 있는 요소가 된다. 저상버스만 도입이 된다면, 장애인은 보도에서 바로 버스에 오를 수 있다. 수없이 많은 계단을 오르내려야 하는 부담이 없는 것이다.

③ 버스는 구조나 기술상의 문제가 적다. 지하철의 경우 엘리베이터를 설치하기 위해서는 지하철역의 구조를 변경해야 하는 위험을 감수해야 한다. 하지만 버스의 경우 저상버스를 도입하고 인도의 높이를 일괄적으로 정비하면 된다. 보도의 높이가 횡단보도의 턱낮추기와 상충되어 문제가 될 수 있지만, 이 문제도 보도의 높이를 15cm 정도로 정비를 하면 가능할 것이다. 15cm 정도면 횡단보도 턱낮추기에서 연석 경사로의 경사도를 낮추는데도 큰 문제가 없으며, 저상버스에 탑승하기 위한 높이를 갖추는데도 큰 문제가 없다. 우선 버스에 널링시스템(kneeling system)을 도입하고 버스에서 경사로(ramp)가 나온다면, 적어도 8분의 1 정도의 경사도는 갖출 수 있기 때문이다.

④ 버스는 휠체어 사용자뿐 아니라 노약자 노인들 역시 버스를 이용하기 위해 계단을 올라야 하는 불편을 덜게 되며, 어린이와 유모차 역시 쉽게 버스를 이용할 수 있게 된다. 뿐만 아니라 목발을 사용하거나 보행이 불편한 장애인들 역시 편리하고 안전하게 버스를 이용할 수 있게 된다.

이것은 경사형 휠체어리프트만 설치된 지하철역의 경우 노인, 어린이, 유모차, 목발을 사용

하는 장애인 등은 그대로 계단을 이용해서 지하철을 이용할 수밖에 없기에 그 효과가 더욱 크다고 할 수 있다.

⑤ 같은 예산을 사용하고서도 훨씬 효과적이다.

지하철에 4천억 원을 투자하고서도 지하철이 완전한 대중교통수단이 될 수 없다면, 그 예산을 버스에 사용한다면 어떻게 될까?

저상버스 1대 가격을 2억 원으로 본고, 현재 약 5천만 원 정도인 일반버스 가격에서 추가되는 비용인 1억5천만 원을 정부나 지방자치단체에서 버스업체에 지원을 해준다면, 4천억 원으로 약 2천6백 대의 저상버스 구입비용을 지원해 줄 수 있다. 이것은 서울 시내 버스의 약 30%를 저상버스로 교체할 수 있다는 계산이다.

만약 대량 생산으로 저상버스 가격을 보다 낮춰서 1억5천만 원 정도로만 버스 가격을 낮춘다고 한다면, 4천 대의 저상버스 구입가격을 지원해 줄 수 있으며, 이것은 서울 시내 버스의 50%를 저상버스로 교체할 수 있다는 계산이 된다. 대우 자동차가 1997년 출입구 높이 33센티미터의 초저상버스를 개발했고 같은 시기 현대자동차 역시 저상버스를 개발했으나 고가라는 이유로 활용되지 못하고 공장 내 순환버스로 전락해 있는 실정이다.

대우자동차에서는 "현재 수요가 전무해 구매값이 1억6천 만원 이상 되지만 국내수요가 활성화된다면 단가는 낮아지고 전문적 연구를 통해 보완될 것"이라고 한다. 이 경우 장애인의 이동이 얼마나 자유로워질 수 있을 것인가는 굳이 언급할 필요가 없을 것이다.

앞에서도 언급했지만 우리들이 원하는 교통수단은 장애인들에게만 한하는 특별한 교통수단이 아닌 누구나 좀 더 편안하게 이용할 수 있는 것이다. 예를 들어 노약자·임신부·어린이도 편안하게 이용할 수 있는 대중교통인 버스이다. 저상버스 도입만이 가장 기본적인 이동권을 확보할 수 있는 길이 아닐까하는 생각이 든다.



[버스를 타자 2]

장애인과 함께 버스를 탑시다

- 제 1차 : 2001. 7. 23. (세종문화회관 → 시청)
- 제 2차 : 2001. 8. 10. (서울역→세종문화회관)
- 제 3차 : 2001. 8. 23. 남대문경찰의 원천봉쇄로 버스 타지 못함
- 제 4차 : 2001. 8. 29. (혜화로타리 버스정류장→세종문화회관)
- 제 5차 : 2001. 9. 27 (한국통신 앞, 경찰에 의해 버스 안에서 7시간여 억류)
- 제 6차 : 2001. 10. 31. 국세청 앞. 종로 4거리 점거
- 제 7차 : 2001. 11. 11. 노동자대회 참여
- 제 8차 : 2001. 11. 21. 저승버스 시승식
- 제 9차 : 2001. 12. 19. 종로 거리 점거
- 제 10차 : 2002. 1. 22. 오이도1주기 (혜화동로타리에서의 버스타기는 경찰에 의해 무산됨) 광화문 이순신장군상 점거 / 38명 연행(6명 불구속, 32명 즉심)

이제 우리가 버스를 타야하는 단 하나의 명백한 이유는 이제껏 버스를 탈 수 없었다는 잔인한 진실, 바로 그것이다. 그 누구도 장애인은 버스를 탈 수 없다, 라고 말하지 않는다. 이제 우리 그런 대로 살만하며, 이 사회는 자유와 정의가 넘친다고, 그 뻔뻔스런 혀를 돌려댈 뿐이다. 그러나 이 작은 버스 한 대도 그 기만적인 이중성을 증명하고 있지 않은가. 오늘도 수천 대의 버스는 그들만의 '대중'을 실은 채로 유유히 거리를 활보한다.

'장애인·노약자 보호석'이라는 염치좋은 딱지를 붙인 채로. 버스를 타겠다는 장애인들에게 저들은 말한다. 조금만 더 잘 살게 될 때까지 참으라고, 시민들에게 불편을 끼쳐서는 안된다고. 폴리스라인을 치고 방패로 막아나선다. 장애인은 시민이 아닌가, 장애인은 대중이 아닌가.

8월 29일 대중버스의 천국, 광화문 일대에 올려퍼진 "장애인도 버스를 타고 싶다!"라는 거센 함성은 이 기만적인 사회에 내지르는 장애인의 '인간선언'에 다름 아니었다. 그것은 또한 이 사회가 주는 떡고물에 길들여지지 않으며, 더 이상의 억압과 차별을 참아서는 안된다는 장애인 스스로의 뼈아픈 각성이었다. 1년간의 이동권투쟁, 그리고 10번의 버스타기 행사는 사회의 구조적 모순, 그에 대한 무지와 무관심이 불러온 암묵적 동의, 그리하여 한 사회의 일원으로서 짊어져야했던 책임을 방기한 우리 모두가 장애인에 대한 폭력의 공범이었음을 가슴 깊이 새기게 했다.

이제는 버스다!

오이도 추락참사 이후 초기 이동권투쟁은 자연스럽게 '지하철'에서 시작되었다. 장애인이 이용하기에 위험천만한 지하철의 현실태를 고발하고 이에 대한 대책 마련을 촉구하는데 주력하였다. 그러나 이후 '장애인이동권쟁취를위한연대회의'가 출범하고 장기적 관점에서 보다 조직적인 투쟁을 만들어가던 그 여세를 기점으로 무게중심은 '버스'로 옮겨 오게 된다. 현재 버스의 구조로 볼 때, 휠체어를 탄 장애인이 버스를 '타고' '내리는' 것은 불가능에 가까워 장애인의 버스 이용은 거의 전무한 상황이며, 그럼에도 불구하고 버스야말로 장애인의 이동문제, 특히 휠체어를 탄 장애인의 이동문제를 해결할 수 있는 최선의 대중교통수단이기 때문이다. 때때로 비장애인에게도 이용하기 힘겨운 지하철인데 하물며 거동이 불편한 장애인들에게 있어 그 곤욕스러움은 말해 무엇하겠는가. 승강기와 리프트 설치가 어려운 역사도 많고, 설사 이러한 문제가 상당 부분 개선된다 하더라도 곡선 구간이 많은 우리나라 지하철 역사의 경우 여전히 여러 가지 위험에 노출되어 있다.

그러나 버스는 첫째, 접근이 용이하다. 서울시내 곳곳을 거미줄처럼 엮고 있는 버스 노선에는 마을버스를 제외하고도 8천대의 버스가 운행되고 있으며 이는 280여개 지하철역보다 버스정류소가 훨씬 더 이용하기 편리한 거리에 있다는 것을 의미한다. 둘째, 저상버스의 경우 수직이동의 부담이 없어 안전하다. 셋째, 버스는 구조나 기술상의 문제가 적고, 같은 예산을 사용하면서도 훨씬 더 효과적이라는 잇점이 있다.

그러나 이러한 현실적인 부분들은 차치하고서라도 우리가 '이제' '버스를 타야 하는' 단 하나의 명백한 이유는 '이제껏 버스를 탈 수 없었다'라는 사실이며, 현재의 구조라면 앞으로도 영원히 탈 수 없을 것이라는 데 있다. 기계를 통제하며 생산의 주체가 되어야 할 노동자가 오히려 그것들에 소

외되고 억압당할 때 당당히 기계를 멈추어야 하듯, 교통수단을 이용하고 그것의 이용 주체가 되어야 할 인간이 오히려 그것들에 가로막히고 억압당할 때 그 버스는 멈추어야 한다는 것이다. 모든 비장애인이 버스를 탈 수 있다 하더라도 단 한 명의 장애인이 그 버스를 탈 수 없다면 그것은 잘못된 것이다. 우리의 싸움은 자본주의의 논리를 넘어선 보편적 상식에서 출발한다. 그리하여 그 견고한 벽을 뚫는 데는 지난한 싸움의 고통이 있을 터이지만 그럼에도 반드시 승리할 것이다.

버스를 타다 - 7. 23 제 1차 버스타기

7월 23일 오후 이동권연대는 서울 세종문화회관 앞에서 기자회견을 갖고 장애인에게도 버스를 탈 권리를 보장해 줄 것을 촉구했다. 이동권연대는 이날 기자회견에서 '지금까지 장애인의 버스 이용은 사실상 전무한 상태'라며 대정부 요구사항으로 ▲장애인의 대중버스 이용 대책 강구 ▲장애인의 버스 이용을 위한 관련법 개정 ▲지하철의 모든 역사에 승강기를 설치할 것 등을 제시하였다. 또한 이후 장애인 이동권 현실에 대한 사회적 합의를 이루기 위한 '장애인이동권확보를 위한 백만인 서명운동'을 전개할 것과 서울 시청 앞 무기한 천막농성에 돌입할 것을 밝혔다. 기자회견 후 곧바로 버스를 타고 시청으로 이동하는 과정에서 휠체어 장애인 30여명은 주변의 도움을 받아 각각 수분씩 걸려 버스를 타면서 일일이 휠체어를 접고 등에 업혀 타야 하는 모습을 보여주며 장애인 버스타기의 열악한 현실을 직접 고발하기도 했다.

그러나 시청으로 이동한 연대회의측을 기다린 것은 폭력경찰의 강제 침탈과 구타, 수차례에 걸친 불법 연행. 4시경, 시청 건너편에서 휠체어와 온몸에 쇠사슬을 묶고 천막을 치려는 도중 천막은 쳐보지도 못한 채 학생 2명이 경찰에 의해 구타당해 의식불명의 상태에 빠져 병원으로 긴급 후송되었다. 서울 4대문 안의 천막 농성 선례를 남기지 않으려는 경찰의 무리한 강제 진압은 상식을 넘어서는 것이었다.

당시 이동권 연대의 싸움은 채 40명이 안되는 상황이었다. 그만큼 장애인들의 투쟁은 진보 진영에서조차도 많은 관심과 연대를 풀어가지 못하고 있었다. 5-6명의 장애인과 학생 20여명, 그리고 관련단체 활동가들 몇 명만이 며칠 밤을 공권력의 방패와 군화발에 맞서 천막농성만이라도 하기 위해 힘겨운 노숙투쟁을 하며 싸워야 했다. 노숙 장소에 물품(이불, 선전물품 등)을 보급하려

1. 지하철에 4천억원을 투자하고서도 지하철이 완전한 대중교통수단이 될 수 없다면, 그 예산을 버스에 사용하면 어떻게 될까? 저상버스 1대 가격을 2억원으로 보고, 현재 약 5천만원 정도인 일반버스 가격에 추가되는 비용인 1억5천만원을 정부나 지방자치단체에서 버스업체에 지원을 해준다면, 4천억원으로 약 2천6백대의 저상버스 구입비용을 지원해 줄 수 있다. 이것은 서울시내 버스의 약 30%를 저상버스로 교체할 수 있다는 계산이다. 만약 대량생산으로 저상버스 가격을 보다 낮춰서 1억5천만원 정도라면 버스 가격을 낮춘다고 한다면, 4천대의 저상버스 구입가격을 지원해줄 수 있으며, 이것은 서울시내 버스의 50%를 저상버스로 교체할 수 있다는 계산이 된다.

해도 전경들이 이를 저지하고 있어 농성자들에 대한 최소한의 인권조차 보장되지 않고 있던 현실에서 밤이면 차가운 밤이슬을 맞으며, 또 비가 오면 비를 맞으며 서명운동을 진행해야 했다. 비장애인들이에게도 힘들었을 이 투쟁이 지체장애인들이에게 얼마나 버티기 어려운 것이었는지는 충분히 짐작이 가고도 남는다.

26일 오후까지 천막은 쳐보지도 못했다. 벌써 3개의 천막을 경찰들이 부숴 버렸다. 장애인이든 학생들이든 가차없이 방패와 군화로 밟았다. 항의하는 학생들을 무차별로 방패로 찍어 냈다. 천막 하나를 세우려고 하면 순식간에 병력이 들이닥쳐 천막의 알미늄 프레임을 산산히 찢어 놓고 빠져 버리기를 3번째. 심지어 천막을 사수하려는 비장애인 대오를 분산시키기 위해 휠체어를 밀어 장애인을 내동댕이치는 치졸한 방법도 서슴지 않았다. 천막치는 것이 뭐가 그렇게 두려운지 이해하는 사람은 없다. 경찰이 막는 근거는 단하나. 그들만의 법조항- "일몰이후의 모든 집회는 무조건 금지되어 있기 때문이다". 결코 폭력시위를 할 수도 없는 상황이었다. 소위 말하는 불온한 무언가를 이야기 한 것도 아니었다. 너무나 상식적인 이야기를 한 것 뿐이었다.

26일 오후 6시경, 다시금 천막을 설치하기 위한 시도가 있었고-그것이 마지막이었다- 곧바로 들이닥친 경찰에 의해 다수의 부상자가 발생한 가운데 박경석 공동대표를 비롯한 장애인과 비장애인 40여명이 연행되었다. 경찰의 이날 연행은 첫날의 강제 진압에 대해 집회 신고를 낸 합법집회에 대해 무리하게 해산을 시도한다는 비판을 의식한 듯 집회 허가가 끝나는 일몰 이후에 진행되었다. 정식으로 집회 신고를 끝낸 합법적 집회에 대해 '불법집회일 소지가 다분하다' 하여-그리하여 사회에 혼란을 가중시킬 우려가 있으므로- 폭력적으로 막아나서며 누가 보아도 자명한 불법을 자행하던 그들이, 이렇듯 유리한 상황에서는 어김없이 들이대는 '법'이라는 절대무기. 사회적 약자의 방패가 아니라 자본과 권력의 충실한 지팡이가 되어버린 법은 정작 그것이 지켜내야 할 민중의 삶을 철저히 짓밟는 근거로 작용하는 것이다.

대한민국 서울 시청 앞에서 벌어진 4일간의 처절한 싸움은 마치 이 위대한 정부 기관의 공고한 외벽이 상징하듯이, 한국 사회 장애인권의 열악한 현실을 그대로 보여주는 사건이었다. 장애인들이 탄 휠체어가 사정없이 뒤집히고, 이들을 보호하려던 수십의 농성자들이 불법 연행되었음에도 불구하고 제도권 언론은 단 한 줄도 그들의 지면을 할애하지 않으려 했으며 연대가 절실했던 진보 진영에서조차 힘을 실어주지 못하고 있었다. 이 사회가 지각할 수 있는 인권의 수면에서는 철저히 가라앉아 있었던 것이다.

그리고 이어진 서울역에서의 천막농성과 백만인 서명운동.. 수면위로 떠오르기 위한 한여름의 이 지난한 투쟁은 그러나, 8월 29일 드디어 버스를 점거할 만큼 내적 폭발력을 만들어 가고 있었다.

8월 29일 버스를 세우다.

8월 29일 12시 30분경, 혜화동 로타리 버스정류장에는 장애인 20여명과 40여명의 비장애인이 집결해 있었다. 지난 23일 서울역에서 같은 행사를 시도했다 경찰의 원천봉쇄로 무산된 전례가 있었기 때문에 출발 전까지 다들 긴장된 표정이었다. 12시 40분경, 휠체어를 탄 장애인들이 비장애인의 도움을 받아 8-1번 버스 4대에 각각 나누어 타고 목적지인 세종문화회관으로 향했다. 1시 20분경 버스가 세종문화회관에 도착했다. 일반 승객들이 버스 안의 심상치 않은 분위기를 눈치챘을 즈음 동승한 학생들은 승객과 운전기사에게 하차를 요청했다. 승객들이 내리고 곧 버스 문은 굳게 닫혔다. 바깥에 대기하고 있던 장애인과 비장애인 학생들은 버스 창문을 통해 굶은 쇠사슬을



던졌다. 상황은 갑자기 급박해졌다. 세종문화회관 앞에 대기하고 있던 100여명의 전경들은 서둘러 버스와 정류장 주변을 둘러쌌다. 이에 맞서 이동권연대 소속 30여명의 학생들과 10여명의 장애인들은 휠체어에 쇠사슬을 연결하고 버스 둘레를 바짝 에워싼 채 장애인 이동권을 요구하는 구호를 외치기 시작했다. 당시 버스 안에 남아있던 사람은 박경석 교장과 노들야학 학생인 송병준(23)군 등 2명의 휠체어 장애인과 10여명의 학생, 그리고 이들을 취재하고 있던 5명의 기자들뿐이었다. 운전석에 휠체어와 몸을 쇠사슬로 묶고 손목에 수갑까지 채운 박경석 교장은 "이미 수차례 우리도 버스를 탈 수 있게 해달라고 요구했는데도 아무런 대책도 없고 무관심한 정부에 항의하는 의미에서 나왔다"며 국무총리나 책임있는 당국자와의 면담을 요구했다. 2시가 넘어서자 인도에 정렬해 있던 50여명의 사복 전경들과 여경들은 인간사슬을 만들어 버스를 에워싸고 있던 학생들에게 달려들어 하나둘 연행해 가기 시작했다. 이 과정에서 경찰들과 연대회의 대오 사이에 심한 몸싸움이 벌어졌다. 학생들이 모두 연행한 경찰은 이번엔 절단기를 동원해 휠체어를 연결하고 있던 쇠사슬을 끊고 장애인들을 끌고 가 억류시켰다. 버스 주변이 완전히 무방비 상태가 된 5시경 경찰은 자동 개폐기를 통해 버스 뒷문을 열고 버스 안으로 진입하여 농성중인 장애인 등을 모두 연행했다. 이날 점거 농성으로 20여명의 장애인을 포함하여 84명의 버스농성 참가자들이 연행되어 인근 경찰서로 분산 수용되었다. 이로써 역사적인 시내버스 점거농성은 4시간여만에 사실상 끝이 났다.

이날의 버스 점거농성은 국내 주요 일간지에 대서특필되었고, 방송사의 뉴스에서도 주요하게

2. 8월 23일 제 3차 '장애인과 함께 버스를 타시다' 행사에서는 휠체어 장애인 20명과 비장애인 40여명이 버스를 타기 위해 서울역 앞 농성천막을 출발했지만 동쪽 광장을 채 벗어나기도 전에 경찰에 가로막혔다. 이후 경찰과 충돌이 일어났고, 이 중 비장애인 10여명이 이유도 알지 못한 채 경찰에 연행되었다. 남아있는 사람들이 다시 버스를 타려하자 경찰은 이들을 에워싸고 4시간이 넘게 대치하였다. 경찰관계자는 이런 연행에 대해 '집회 신고를 내지 않고 버스를 타려했기 때문'이라고 밝혔으나 실은 그 시간대 광화문쪽에서 외국 귀빈의 청와대 방문이 있을 예정이었기 때문에 무리한 연행을 시도한 것으로 알려졌다. 이런 경찰에 대해 많은 시민들이 세상에 어느 나라가 버스를 타고 이동하는 것에 집회 신고를 내느냐며 경찰의 무리한 진압에 거세게 비판했다. 그러나 문제는 그 이후에 벌어졌다. 이후 연행에 대해 항의하며 실산하는 장애인들과 일부 시민들의 비판이 잇따르자 감금을 풀고 연행자를 석방했다. 그러자 이동권연대는 정리집회를 갖고 일단 차후에 다시 행사를 진행하기로 하고 해산했는데 자정을 넘기자, 약 300여명의 경찰들이 기습적으로 투입되어 농성중이던 천막을 강제 철거하고 천막 안에서 자고 있던 이들을 또 다시 연행했다. 이에 대해 경찰측에서는 서울역 천막 농성이 23일 까지 집회신고되어 있었고, 일몰이후 천막농성은 불법이므로 이번 강제 철거는 합법적 법집행이라는 입장을 나타냈으나, 연행된 사람들은 사전에 어떠한 고지도 없었으며 미란다 법칙도 듣지 못했다고 말했다.

다루어지는 등 언론의 비상한 관심을 모았다. 광화문을 뒤흔든 장애인의 외침은 사회적으로 큰 반향을 일으켰고, 진보진영의 광범위한 지지와 연대를 이끌어내는데 큰 기여를 했다.

서울 시내 웬만한 곳은 모두 갈 수 있다는 대중버스의 천국, 광화문에서 그들만의 '대중교통 수단'인 버스가 여전히 장애인을 외면한 채 유유히 돌아다닐 때, 휠체어에 점거되고 쇠사슬로 묶여 버린 이 '8-1번 버스'는 장애인들의 "버스를 타고 싶다!"라는 절박한 구호와 함께 우리 사회가 무엇을 잊고 있었는지를 일깨워준 하나의 상징물이었다. 휠체어에 쇠사슬을 묶고 "버스를 타고 싶다"라고 외치는 장애인들의 모습은 나머지 모든 비장애인들을 죄인으로 여기게 할 만큼 처절했다. 사회의 구조적 모순, 그에 대한 무지와 무관심이 불러온 암묵적 동의, 그리하여 장애인을 창살 없는 감옥 속으로 몰아넣은 폭력적 사회에 대한 굴종.. 함께 살아가야 하는 사회의 한 일원으로서 짊어져야 했던 책임을 방기한 모두가 장애인들에 대한 폭력의 공범이었음을 가슴 깊이 새기게 했던 하루였다.

더 이상 빼앗길 것이 없는 사람은 그 존재 자체만으로도 혁명적이라 했던가. 자본의 논리 앞에 비효율적 인간이라는 낙인이 찍히고 끝없는 인내와 침묵만을 강요당했던 이 땅 450만 장애인들의 함성이 그들을 소외시킨 이 사회를 향해 울려 퍼지던 날. "버스를 타고 싶다!"는 이 초라할만치 단순한 구호는 그래서 더 폭발적 힘을 발휘했을 것이다.

"버스에서 내릴 수 없습니다." - 5차 버스타기, 9.27

집회때마다 경찰의 극심한 제지를 받아왔던 장애인 이동권연대는 이날 아예 집회금지 통고를 받은 가운데 집회를 가져야만 했다. 오후 12시 30분 서울 삼성플라자 앞에서 기자회견을 갖고 이후 세종로 한국통신 앞에서 '장애인 이동권 보장'을 요구하는 집회를 갖기 위해 버스 3대에 장애인과 비장애인이 나누어 타고 광화문 앞으로 향했으나 경찰이 이들의 진입을 막아 무산되었다. 이후 이들은 다시 광화문 앞 집회를 갖기 위해 버스 2대에 나눠 타고 세종문화회관 앞 맞은편 한국통신 앞에 도착하자 경찰이 일반 승객은 내리게 한 뒤 장애인들은 내리지 못하게 해 버스에서 농성이 벌어졌다. 오후 2시부터 6시 30분까지 4시간이 넘도록 버스에 억류되어 있던 장애인 등 장애인 이동권연대회의 관계자들은 모두 30여명. 학생들과 사회단체 인사들이 버스에서 내리려 하면 앞문이건 뒷문이건, 창문이건 시키면 방패가 겹겹이 막아섰다. 심지어는 아르바이트가 있어서 내려야 한다는 여학생까지 막아섰고 급기야 그 여학생이 창문으로 뛰어 내리려 하자



전경이 달려들어 방패로 밀어 제켜서 버스 안으로 밀어 넣어 버렸다. 대치가 진행중인 가운데 버스 안에 타고 있던 장애 여성 한 명이 화장실에 가고 싶다는 화장실에 보내달라고 요구했지만 경찰이 이를 계속 묵살했고, 주변에 지나가던 시민들의 항의가 빗발치자 한 시간만에 겨우 창문으로 나오도록 하는 옷지 못할 일도 벌어졌다. 버스에 억류된 이동권연대 동지들은 창문 밖으로 시민들을 향해 목이 터져라 구호를 외치며 선전전을 진행하였다. 이 과정에서 한 카메라에 우연히 잡힌 경찰의 무전 통화 내용³⁾에 의하면 경찰은 자신들이 버스를 막아서서 운행을 중지시킨 것이 아니라 장애인들이 버스를 점거하고 버스를 탈취한 것처럼 언론과 시민들에게 보이려 하는 등 기만적인 모습을 보였다.

버스에서 내리고자 하는 쪽과 이를 겹겹이 방패로 막아서는 경찰. 이 옷지 못할 대치상황은 그러나 이미 예고된 바, '그들'에게는 '이유있는' 강경진압이었다. 종로 경찰서 측은 26일, 장애인이동권연대 측에 "장애인이동권연대가 지난 7월 경찰에게 폭력을 행사하고, 8월에 버스를 점거해 운행하지 못하게 하는 등 불법행위 및 폭력을 행사한 바 있어 27일 열릴 집회 역시도 불법집회가 명백해 금지 통고한다"⁴⁾는 공문을 전달했다. 그러나 경찰이 주장하는 장애인들의 불법집회라는 것은 다분히 자의적인 판단이다. 지난 7월부터 경찰은 장애인이 버스를 타기 위해 휠체어를 끌고 버스 정류장에 가는 것조차 원천적으로 막으면서 불법 집회라 단정짓지 않았던가. 헌법에 보장된 기본적인 인권조차 장애인에게는 보장되지 않는 한국사회이지만, 민중의 정당한 권리를 억압하기 위한 악법은 결코 장애인이라하여 피해가지 않았던 것이다. 결국 힘겹게 버스를 탄 지 7시간이 지난 9시 경이 되어서야 비로소 경찰에 의해 억류되었던 장애인과 비장애인들이 버스에서 '내릴 수 있었다'.

우리의 요구는 정당하였다! - 저상버스 시승식 11. 21.

8번째를 맞는 이날의 행사에서는 우리나라 장애인운동 역사상 처음으로 사진 속으로만 보아야 했던 저상버스가 등장하였다. 장애인 이동권을 보장할 수 있는 저상버스를 장애인들과 비장애인들이 함께 시승함으로써 이동권 보장의 '실제적 대안'을 보여주며, 그리하여 장애인들의 주장이 정당

3. "우리가 (버스를) 출발을 안 시킨게 아니고 지들(장애인들)이 문을 못 닫도록 방해해서 출발을 못하게 하고있는 모습을 전부 찍어 놓으란 말이야." - 진보네트워크 참세상 뉴스, 9/27
4. 현재 장애인이동권투쟁의 상징적 대상이 되고 있는 정부종합청사가 위치한 종로경찰서 관할 지역 내에서는 장애인이동권연대가 주최하는 모든 집회에 대해 금지통고를 내고 있다. 그들이 장애인이동권연대의 집회를 불허하는 주된 근거는 '집단적인 폭행·협박·손괴·방화등으로 공공의 안녕질서에 직접적인 위협을 가할 것이 명백한 집회 또는 시위(집회 및 시위에 관한 법률 제5조 제1항 2호)에 해당한다는 것이다. 그러나 이 조항은 어떤 집회가 공공의 안녕질서에 위협을 가할 것인가 하는 부분을 전적으로 경찰의 임의적 판단에 의존하기 때문에, 공권력의 입장에서는 그들의 정치적 판단에 따라 마음만 먹으면 언제든지 민중의 정당한 투쟁과 권리행사를 가로막는 전가의 보도처럼 악용되었다.

하다는 사실을 입증하는 감동적인 순간이었다.

이날 행사에는 이동권연대 소속 동지들 이외에도 민주노총, 민주노동당, 사회당 등 각계 사회단체 대표자 등 약 200여명이 참석한 가운데 진지하고 열띤 분위기 속에서 진행되었다. 박경석 공동대표는 정부의 미온적이고 시혜적인 차원의 대응을 강하게 비판하고 실질적인 이동권 대책을 요구했다. "우리가 요구하는 것은 서울시가 추진중인 몇 대의 장애인전용 셔틀버스⁵⁾가 아니다. 모든 장애인들이 시민들과 함께 버스를 타고 이동할 수 있도록 일반 버스 노선에 저상버스를 도입하라는 것이다"⁶⁾라며 장애인 이동권이 당연한 권리임을 주장했다.

오후 2시, 드디어 준비한 저상버스에 시승하는 역사적인 순간. 약간 시간이 걸리기는 했지만, 휠체어 장애인들도 스스로의 힘으로 버스를 탈 수 있었다. 초청인사들도 함께 저상버스에 올라탔다. 이 버스는 세종로에서 남대문까지 수차례 순환했다. 최옥란씨(45, 지체1급)는 "전동휠체어의 무게가 100Kg이나 돼 평소 외출을 하려면 건장한 남자 6명의 도움을 받아야 겨우 버스에 탈 수 있었다"면서 "장애인 스스로 버스를 탈 수 있는 권리를 찾고 싶다"고 말했다. 한편 일부 장애인들은 별도로 팀을 이루어 도움을 받아 일반버스에 올라탔다. 저상버스를 탈 때와 일반버스에 탑승할 때의 차이점을 분명하게 보여주기 위함이었다.

행사는 저녁 5시가 넘어서 끝이 났다. 행사가 끝나고 나서도 장애인이동권연대에 참가하고 있는 여러 단체의 사람들은 끝까지 남아서 장애인 이동권 요구의 정당함을 알렸다. 민주노총, 민주노동당, 사회당 등 연대단체에서 장애인 전용버스 계획을 철회하고 저상버스를 도입하라. 장애인 이동권을 보장하라'는 요구를 내걸고 시민들에게 그 정당성을 홍보했다. 이렇듯 여러 사회정치단체가 참여하였지만, 정부측이나 기존 여야정당은 한 사람도 참석하지 않았다. 장애인고용촉진공단 이사장만이 초청인사로 왔을 뿐이었다. 특이할만한 점은 그동안 일곱차례의 버스타기 행사를 강제로 차단하고 연행과 구속으로 일관하던 경찰이 이날 사회 각계 각층의 관심을 반증하듯이 그 모습을 드러내지 않았다는 것이다.(물론



5. 서울시는 현재 운행되고 있는 무료 셔틀버스 노선에 내년부터 저상버스 6대를 도입·운영할 방침이라고 10월 8일 밝혔다
6. 예를 들어 서울 시내의 버스는 모두 8천대에 이른다. 8천대가 운행하면서 거미줄처럼 엮여 있는 노선들은 몇 대의 무료셔틀버스가 감당할 수는 없다. 그 결과 무료셔틀버스는 2시간이 넘는 배차 간격, 지나치게 긴 노선으로 인한 도착시간의 연장 등의 문제점이 노출되고 있다. 또한 장애인들이 복지관, 병원, 구청, 백화점만 가는 것은 아니다. 한 번 목적지까지 가기 위해 2시간만에 한 번 오는 버스를 기다리고, 그곳에 도착하기 위해 다시 1-2시간이 더 걸려야 한다면 그것은 결코 장애인의 이동권을 보장해주는 교통수단이라고 볼 수 없다. 특별교통수단은 반드시 필요한 것이나 이것이 결코 대중교통수단을 대체할 수 없으며, 특별교통수단만으로 장애인의 이동 문제가 해결될 수 없다. 장애인도 자유롭고, 안전하고 편리하게 이동하기 위해서는 대중교통수단을 이용해야만 한다. 대중교통의 이용만이 장애인의 이동권을 보장해줄 수 있다. <장애인 이동정책의 방향> 장애인편의 시설축진시민연대

보이지 않는 곳에서 그들은 계속적으로 감시하며 대기하고 있었다)이 날, 비록 시한부적이긴 했으나 장애인의 작은 '해방구'와도 같았던 광화문 거리의 모습은 장애인 이동권 해결의 실제적 대안을 보여주고 우리의 요구와 투쟁이 정당하였음을 입증하는 것이었다. 이동권연대 참가단체가 25개에 이르고 12만명을 넘어가고 있는 시민들의 서명이 그것을 뒷받침한다. 그러나 집회가 끝남과 동시에 화석처럼 굳어버린 버스는 차츰히 짓밟힌 인간의 기본권을 두고서도 예산타령만 하는 정부의 상징. 이후 진행된 정리집회에서 "즐거운 어린이날의 하루가 저물어갈 즈음부터 밀려오는, 당장 내일부터 학교를 나가야 한다는 그 무거운 마음과 같다"는 누군가의 발언은 그래서 더 의미심장했다. 집회가 끝남과 동시에 '견학용'이라는 본연의 임무로 돌아가버린 저상버스를 앞에 두고 장애인 대오는 다시금 막막한 이동을 고민해야만 했다.

오이도 추락참사, 그리고 1년 후. - 오이도 1주기 투쟁(10차 버스타기), 1월 22일

오이도역 장애인 리프트 추락참사 1주년, 10번째 버스타기 투쟁은 현장 분위기에서도 이전과는 그 무게를 달리 했다. 민주노동당과 사회당, 철거민, 각 대학과 장애인 단체들이 들고 온 깃발들이 어우러져 마치 민주대회를 연상케 했다. 집회장 주변에는 개별적으로 알음알음 찾아온 장애인들이 집회를 주의 깊게 지켜보기도 했다. 집회장 한 가운데에는 휠체어를 탄 장애인들이 종이로 만든 검은색 칼을 목에 차고 있었고 혜화동 로터리 도로변에는 10개의 하얀 조화가 놓여져 있었다.

오전 11시 이동권연대는 혜화 로터리에서 '오이도역 장애인 리프트 추락참사 1주년 기자회견'을 가졌다. 기자회견문에서 지난해 추락참사 직후부터 시작된 장애인 이동권 쟁취투쟁에 대해 "초기 장애인들의 투쟁에서 이제 명실상부한 전체 민중의 투쟁으로 발전했다"고 평하고, "올 한 해는 반드시 일반 버스 노선에 저상버스가 도입되는 원년이 될 것"이라 강조했다. 또 "이동권 문제에 대해서는 모두 당연하다고 이야기하지만 아무도 책임지려 하지 않는다"며, 정부 부처간 책임 떠넘기기"에 대해 강하게 비판했다. 기자회견 후 이동권연대는 보건복지부의 회신에 대해 저상버스 도입 의무를 게을리 해, "헌법에 보장된 ▲인간으로서의 존엄과 가치, 행복추구권(제 10조) ▲평등권(제11조) ▲인간다운 생활을 할 권리(제31조 제1항)를 침해한 것"이라며 보건복지부 장관을 상대로 헌법소원을 청구했다. 그리고 같은 이유로 건설교통부를 차별행위의 당사자로 지목하며 국가인권위에 제소하였다. 기자회견을 마치고 열린 결의대회에서는 대중교통 화형식이 거행되었다. 대중교통- 한 번 타기 위해 3-4명의 장정들에게 곡예하듯 들어올려져야 하며, 그렇게 탄 버스에서도 '내리는 문'으로 내릴 수 없다. 장애인에게 "당신들은

7. 지난해 11월 19일 건설교통부는 장애인이 일반버스를 이용할 수 있는 정책적 대안에 대해 "장애인 복지 관련 예산은 소관부처인 보건복지부가 확보해야 할 것으로 본다"는 답신을 했다. 반면 보건복지부는 같은 해 12월 4일에 "장애인의 이동권 확보가 우리 나라 대중버스 운수정책과 밀접한 관계가 있는 점 등을 감안하여 여러 차례 건설교통부(운수정책과)에 협조 요청한 바 있다"고 답변했다.



탈 수 없습니다"라고 발하는 버스, 그러나 그러한 구조가 전혀 이상할 게 없는 사회. 450만 장애인을 구조적으로 철저히 소외시키는 사회. '대중'에 장애인은 없는 사회. 어쩔 수 없이 이 작은 버스 한 대도 우리 사회의 모습과 너무나 닮아 있는 것이다. 대중버스 화형식은 허울뿐인 이 사회의 인권의식에 대한 장례식이요, 이제 더 이상 사회가 가하는 차별과 폭압을 참지는 않겠다는 장애인의 '인간선언'에 다름 아니었다.

화형식이 끝나고 이어 오후 2시 40분경 제 10차 장애인 버스타기 운동이 시작됐다. 그러나 조화를 싣고 광화문으로 이동하려던 장애인과 학생들은 경찰의 원천봉쇄로 버스를 탈 수조차 없었다. 경찰은 '조화는 집회장에서 폭력을 유발할 수 있기 때문에 가지고 갈 수 없다'며 이들의 버스 승차를 저지했다. 대오와 경찰간에 밀고 밀리는 몸싸움이 1시간여 벌어졌고 이 과정에서 버스는 타 보지도 못한 채 7명의 학생들이 연행되었다.

혜화동 로터리에서 버스타기에 실패한 장애인들은 개별적으로 다른 정류장에서 광화문으로 향하는 버스에 올라탔다. 오후 4시 30분경 세종문화회관 앞으로 재집결한 집회 대오는 100여명. 이들은 세종로 사거리를 접거하고 장애인 이동권 확보를 외쳤다. 순식간에 모여든 경찰들과 장애인, 학생들이 뒤엉키면서 이 일대는 아수라장으로 변해버렸다. 이들이 몸싸움을 벌이고 있던 시각, 광화문 이순신 동상에서는 "장애인도 버스를 타고 싶다"고 쓴 플래카드가 내려졌다. 동상 위로 올라간 예바다대학생연대회의 이지은 대표 등 2명의 학생은 준비한 전단지를 뿌리며 장애인 이동권 보장을 요구하는 구호를 외쳤다. 예상치 못한 이 기습 시위에 놀란 경찰들이 삼시간에 모여들었고, 마침내 소방차의 사다리가 놓여졌다. 그렇게 소방관과 대치하길 30분. 끌려 내려오면서도 그들은 구호외치기를 멈추지 않았다.



6시가 넘도록 계속된 광화문 앞 시위 과정에서 비장애인 38명이 연행되어 각각 종로, 중부, 남대문 경찰서로 넘겨졌다. 이 중 6명은 불구속 입건, 나머지 32명은 집회에 처음 참석해보는 대학 1학년생들까지도 이례적으로 혼방 없이 전원 즉결심판 처리되었다.

지하철 오이도역에서 장애인 노부부가 참변을 당하고 꼭 1년이 지난 날, 더불어 이동권투쟁을 전개한지도 1년이 되었다. 이동의 권리- '이동권'이라는 법에도 없는 단어까지 만들어가며 시작한 이 싸움은 그 현실이 열악했던 것만큼 외로운 것이었다. 진보진영의 연대조차 끌어내지 못한 채, 얼마되지 않는 대오로 지하철 선로에 드러눕고, 천막을 빼앗겨 노숙투쟁을 해야했던 이동권 연대의 싸움이었지만 1년이 지난 이날, 혜화동에서 나부기던 수많은 깃발은 우리의 싸움이 분명히 승리하고 있다는 확신을 주기에 충분한 것이었다.

1년간의 가열찬 이동권투쟁은 그간 여타의 사회문제에 가리워져 '그들만의 문제'로 치부되어 왔던 장애인의 문제, 이동의 문제를 시민 사회 운동 진영에 구체적이고 실천적인 담론들로 이끌어내었다는 데 큰 의미가 있다.

장애인이동권투쟁 1년, 우리의 요구와 그 운동적 의미¹⁾

자료집 발간팀

1. 들어가며

2001년 1월 22일, 오이도역에서 일어난 수직형리프트 추락참사는 한국 사회 장애인 이동권의 단면을 그대로 드러낸 사건이었다. 지하철 4호선 오이도역에서 박소엽(71, 여, 지체3급), 고재영(71, 남)씨 부부가 장애인용 수직형 리프트를 이용하다가 철심이 끊어지면서 추락해, 박소엽씨는 사망하고 고재영씨는 다리가 부러지는 중상을 입는 사고가 발생한 것이다. 그러나 정부는 장애인의 기본적인 인권과 이동권의 문제에는 관심도 두지 않은 채, 황급히 유족에게 1억 7천 만 원이라는 다소 이례적인 거금의 보상금을 지급하며 이 문제를 무마하려 하였고, 정부의 이러한 기만적인 행태는 그 동안 억눌려 왔던 장애인의 분노를 모아내며, 장기적인 장애인 이동권투쟁의 깃발을 올리는 계기가 되었다.

서울역 선로점거 농성이라는 매우 극적인 형태로 첫 시작을 알린 장애인 이동권 투쟁은, 이후 세종로 정부종합청사 앞 1인 시위, 시청 앞 노숙투쟁과 서울역 천막농성, 8·29 버스점거 농성과 정기적인 버스탑승 투쟁, 그리고 100만인 서명운동 등을 조직해 내며 한국 사회 전반에 그리고 민중운동 진영에 장애인 문제를 하나의 과제로서 제기하였으며, 진보진영 내의 많은 단체들로 하여금 장애인 문제를 운동적 관점에서 인식하고 연대하는 계기를 만들어 낼 수 있었다. 이러한 활동의 표면적 성과로 '장애인이동권쟁취를위한연대회의(이하 장애인이동권연대)'가 시민운동가 선정 올해 최고의 시민단체(?) 2위에 오르고, 박경석 공동대표가 OhmyNews가 뽑은 올해의 인물에 선정되기도 하였던 것이다.

그러나 기간의 투쟁에 함께 했던 우리 스스로가 느끼고 있듯이, 지난 투쟁의 과정은 진정 앞만을 보고 달려온 시간들이었다. 그러한 과정에서 우리의 투쟁에 대한 총괄적인 평가나 논의, 그리고 이에 기반한 중·장기적인 계획과 과제 도출이라는 기본적인 작업은 아직까지는 체계적으로 수행되지 못하고 있다. 따라서 이 글은 이동권 투

1. 이 글은 장애인이동권투쟁의 과정에서 제출된 몇 개의 문서를 기반으로 하여 이 글의 의도와 목적에 맞게 재구성한 것이다.

쟁의 과정에서 정식화된 우리의 요구사항에 대한 내용을 공유함과 동시에, 장애인 이동권 투쟁이 지니고 있는 운동적/정치적 의미에 대한 일차적 정리의 목적을 지닌다. 그리고 이를 통해 보다 구체적인 평가의 작업과 발전적인 논의가 이루어 지는데 있어 일정한 단초를 마련해 보고자 한다.

2. 한국 사회 장애인 이동권의 현실

한국 사회의 장애인들은 집밖 활동 시 여러 가지 이유로 불편을 느끼거나 이동의 불가능을 경험하게 된다. '2000년도 장애인실태조사'에 따르면²⁾ 장애인들은 집밖 활동 시 전체 장애인의 64.5%가 불편함을 호소하고 있다. 그리고 집밖에서의 활동 시 불편사항을 살펴보면 대중교통수단과 각종 건축물의 편의시설 부재가 매우 심각한 상태이며, (대중교통수단의 편의시설 부족이 52.5%, 계단·승강기의 편의시설 부족이 59.0%) 이동을 보조할 수 있는 개호인(介護人)의 필요성이 매우 절실함을 알 수 있다. (몸이 불편해서가 76.1%, 외출시 동반자가 없음이 34.6%)³⁾

지하철역사에 장애인·노약자 등을 위해 설치된 이동편의시설에는 계단난간 형태의 레일을 부착해 이동케하는 고정형 리프트, 간이형 엘리베이터라고 할 수 있는 수직형 리프트, 그리고 엘리베이터가 있다. 그러나 고정형 리프트는 지하철을 한번 이용하기 위해 보통 20-30분의 시간이 소요될 뿐만 아니라 잦은 안전 사고에 시달려 왔으며, 비용이 적게 든다는 이유로 엘리베이터 대신 최근에 설치되기 시작한 수직형 리프트 역시 아무런 설치기준, 안전기준이 존재하지 않았기 때문에 오이도역의 추락참사는 어쩌면 예견된 것이나 다름없었다고 할 수 있다. 오이도역에 설치된 수직형 리프트의 경우에도 설치된 지 3개월도 지나지 않아 이와 같은 참사가 발생하였다. 그러나 현재 전체 지하철 역사 중 엘리베이터가 설치된 역사는 전체 역사 366곳 중 21.3%인 78곳에 불과한 상황이다.

또한 한국 사회에서 가장 일반적인 대중교통이라고 할 수 있는 버스는 단지 비장애인들에게만 '대중' 교통일 뿐, 대부분의 장애인들에게는 원천적인 접근이 불가능한 현실에 있다. 외국의 경우, 1980년대부터 저상버스가 보편화되고 있는데, 버스 밑바닥이 매우 낮게 설계된 저상버스는 마치 길에서 걷는 듯 탈 수 있어 장애인은 물론 노인, 임산부, 아동 등 모든 이동약자에게도 안전하고 편리한 교통수단이라 할 수 있다. 우리 나라에서도 저상버스가 생산은 되고 있지만 정부의 정책 부재로 인해 아직까지 실제로 운행되는 저상버스는 한 대도 없는 것이 우리 사회의 현실인 것이다.

2. 卞 燾 외, 「2000年度 障 碍 人 實 態 調 査」(서울 : 韓 國 保 健 社 會 研 究 院, 2001), p.173

3. 이 통계를 해석함에 있어 주의해야 할 것은, 외출시 동반자가 없음, 몸이 불편해서라는 항목에 대한 부분은 장애인의 신체적 장애에 따른 응답이러기 보다는 사회적인 제도와 물리적인 환경의 문제(사회적 장애)가 함께 결합된 응답이라고 보아야 한다는 것이다. 실제적으로 사회적 시스템이나 환경이 장애인이 일상생활을 영위하는데 적합하게 바뀔 수 있다면, 이러한 응답의 비율은 크게 줄어들게 될 것이기 때문이다.

3. 장애인 이동권 확보를 위한 우리의 요구

이러한 상황 속에서 장애인 이동권 쟁취를 위한 연대회의(이하 장애인 이동권 연대)의 결성과 함께 장애인 이동권 확보를 위한 우리의 요구는 ▲지하철의 모든 역사에 승강기(엘리베이터)를 설치할 것 ▲장애인도 대중버스를 이용할 수 있도록 대책을 즉각 강구할 것 ▲장애인·노인·임산부 등의 편의증진에 관한 법률(이하 편의증진법)을 개정·강화할 것 ▲장애인 이동권 확보를 위해 정부와 장애인단체가 함께 협의할 '장애인 이동권 정책위원회'를 설치할 것의 네 가지로 정식화된다. 이러한 요구사항은 장애인의 이동권 확보에 있어 중요한 축을 이루는 '대중교통' 문제를 우리 사회 전체와 정부를 향해 본격적인 '의제'로 제기하는 의미를 지닌다고 할 수 있다. 그러나 정부와 서울시는 '장애인 편의시설 확충·정비 5개년 종합계획'에 의해, 지하철의 경우 설치 가능한 역사에는 '되도록' 엘리베이터를 설치하고, 버스의 경우에는 서울시를 4개 권역으로 나누어 무료셔틀버스에 의해 장애인의 이동권을 해결하겠다는 안이한 전시 행정적 정책을 제시하고 있을 뿐이다.

이전까지「승강기 제조 및 관리에 관한 법률」은 승강기의 종류를 엘리베이터와 에스컬레이터로 한정하여, 장애인용 리프트에 대해서는 아무런 설치 및 안전기준을 적용하지 않았고, 오이도역 추락참사와 투쟁이후에야 산업자원부는 승강기의 범위에 장애인용 리프트(고정형/수직형)가 포함될 수 있도록 동법을 개정하여 입법예고 하였다. 그러나 고정형 리프트는 이용의 불편함, 수많은 시간낭비, 그리고 개방형 이동시설이 갖는 기본적인 안정성의 결함으로 인해 근본적으로 '장애인이 안전하고 편리하게 이동할 권리'를 전혀 보장할 수 없는 시설이라 할 것이다.

특히 버스 문제에 있어 현재 시범적으로 10여 대의 무료셔틀버스가 운영되고 있는 북부지역의 경우를 보면, 단지 하루 3차례(토요일 2회, 일요일 운행 안함) 복지관이나 관공서, 장애인 밀집 거주지역 등을 겨우 연결하고 있을 뿐이다. 무료셔틀버스와 같은 교통수단(STS: Special Transport Service)은 일반 대중버스를 장애인이 이용할 수 있다는 전제하에, 일종의 보조수단으로서의 성격은 지닐 수 있을지언정 이를 통해 전체 장애인의 이동문제를 해결하겠다는 발상은 장애인의 제한된 사회활동을 전제로 한 것일 뿐만 아니라, 버스의 운행시간에 장애인의 생활주기를 맞추어야 하며, 근본적으로 장애인의 사회통합을 거부하는 정책이라 할 수밖에 없는 것이다.

또한 이동권 연대의 투쟁 속에서 저상버스 도입의 문제가 쟁점이 되자, 서울시는 언론을 통해 6대의 저상버스 도입을 발표하며, 마치 장애인 이동권 연대의 요구를 수용하는 듯 여론을 호도하였다. 그러나 서울시가 발표한 저상버스 정책은 일반 대중버스 노선 내에 장애인과 비장애인이 함께 이용할 수 있도록 저상버스를 도입하는 것이 아니라, 앞서 그 문제를 이야기했던 장애인용 무료셔틀버스를 강북 2권역에 확대하면서, 리프트장착형 버스를 저상형 버스로 대체하는 기만적인 정책에 불과할 뿐이라고 할 수 있다.

지금까지 정부당국은 저상버스 도입에 대해 난색을 표명하며 두 가지 이유를 들어왔는데, 그것은 한국의 도로 환경이 저상버스가 운행되기에는 어렵다는 것과 예산이 부족하다는 것이다. 그러나 이 두 가지 근거는 전혀 정당성을 지니지 못한다. 첫째 서울시가 강북 2권역에 무료셔틀버스로 저상버스를 운행하겠다는 것은 첫 번째 근거에 대한 자가당착이라고 할 수밖에 없다. 그들 말대로 한국의 도로 환경이 저상버스가 운행되기 어렵다면 과연 강북 2권역만은 유달리 저상버스를 운행하기에 알맞다는 것인가? 둘째 그들이 이야기하는 예산 부족의 문제 역시 장애인 관련 예산이 전체 예산의 1%에도 못 미치는 상황에서⁴⁾, 장애인문제에 있어 일정한 수준을 구축한 서구 유럽의 장애인 관련 예산이 보통 전체 예산의 15~25% 정도라는 사실을 감안한다면, 실로 궁색한 변명에 불과하다고 할 수밖에 없는 것이다.

4. 장애인 이동권 투쟁의 운동적/정치적 의미

4-1. 장애인중의 삶의 현실을 바꾸어 나가기 위한 기본적 투쟁

장애인 문제는 인간의 권리에 대한 구체적 내용에 따라 장애인의 노동권, 교육권, 접근권(이동권), 주거권 등 영역별로 흔히 논의가 이루어진다. 그러나 우리도 너무나 잘 알고 있듯이 인간의 구체적 삶은 이렇게 분리적으로 존재하지 않으며, 사회적·구조적 차원에서도 이러한 문제는 서로 연관되고 복합적으로 결정된다. 즉 장애인의 노동권, 교육권, 접근권(이동권)의 문제는 구체적 제도 속에서 분명히 독립적인 부분이 존재하는 동시에, 일례로 장애인의 교육권이 보장되지 않는 것은 노동권이 보장되지 않아 발생하는 경제적 문제, 그리고 접근권이 보장되지 않아 발생하는 이동과 정보에의 접근문제 등이 함께 영향을 미치고 있는 것이다.

또한 장애인의 노동권 역시 능력과 효율성이 최우선의 가치를 갖는 '자본주의적 노동' 속에서 교육에서의 배제가 가져오는 학력의 문제와 장애인의 접근권을 보장하기 위해 소요되는 추가적인 비용의 문제를 자본측에서 부담하지 않으려 하는 문제가 함께 영향을 미치고 있다고 할 수 있다.

그러나 이러한 연관성과 복합적 위상 속에서도, 이동권의 문제는 인간이 '인간으로서' 살아가기 위해 보다 기초적이고 필수적인 성격을 지닌다. 우리가 집회의 현장에서도 늘 이야기했듯이 이동할 수 없다면 사회적 관계에 있어서도, 그리고 생존하고 살아가기 위한 다양한 활동영역에 있어서도 근본적인 배제, 관계의 단절을 경험할 수밖에 없는 것이다.

이러한 현실은 '운동' 역시 인간이 행하는 또 하나의 기본적인 '활동'이라고 했을 때, 장애인운동이 장애인중의 처참한 현실에 비해 힘겨운 과

4. 올해 역시 장애인 관련 예산은 장애인 의무고용률은 준수하지 못한 기업이 벌금의 성격으로 납부하는 고용촉진기금을 포함한다고 하더라도, 전체 예산 중 1%를 넘지 못한 3929억에 불과하다.

정을 견고 있는 한 측면을 설명해 준다. 인간은 자신의 역능을 발전시키고 발휘하기 위해, 그리고 그 집합적 창조력을 구체화하기 위해서는 모이고 만나야 하며, 관계를 맺고, 소통할 수 있어야만 하는 것이다.

이러한 의미에서 장애인의 이동권, 그리고 보다 확장된 접근권의 문제는 이중적으로 장애인중의 삶의 현실을 바꾸어 나가기 위한 기본적 과제라고 할 수 있을 것이다.

4-2. 장애운동의 '주체 재생산'을 위한 공간의 생성

운동은 그 본질상 끊임없는 '과정'으로 존재할 수밖에 없다. 또한 운동은 인간의 삶을 해방시키기 위한 수단으로서 파악되기도 하지만, 그 자체로서 하나의 자기목적성을 갖는 고유한 활동이기도 하다. 이러한 측면이 바로 하나의 투쟁을 평가할 때, 그것이 지니는 외적 성과(수단으로서의 평가)와 함께, 조직적 성과(자기 목적적 평가)를 함께 논의하게 되는 한 측면일 것이다. 90년대 초부터 학생운동을 비롯한 진보운동 전반에 있어 '운동의 위기'가 회자될 때, 그것은 이론의 위기이기도 했지만, 보다 직접적으로는 '주체 재생산의 위기'였다고 할 수 있다. 자신의 활동 속에서 그것이 하나의 경험이 되고, 근거가 되어 운동을 지속할 수 있는 주체가 생성되어야 하는 문제. 다시 한번 운동이 하나의 '과정'으로서 존재한다고 할 때, 이는 운동의 존립과 관계되는 문제인 것이다.

그렇다면 장애인 운동은 어떠한가.

한국 사회의 장애운동은 80년대 말 전반적인 사회적 변혁운동이 고양되는 분위기 속에서 장애인올림픽반대운동을 시작으로 '장애인고용촉진법 제정' 및 '장애인복지법 개정' 투쟁의 과정을 통해 대중적 흐름을 창출하며, 그 정체성을 만들어 냈다. 그러나 90년대에 들어서면서 정립회관 등의 장애인 복지관 비리 척결 투쟁(90년, 92년), 전체민중운동과 결합되어 이루어진 최정환, 이덕인 열사 투쟁(95~96년) 이후에는 전반적인 조직의 침체와 활동역량의 축소 과정을 겪게 된다.

이러한 과정에서 대중적 투쟁의 단절과 부재는 운동주체의 재생산에 있어 하나의 필요조건이 상실됨을 의미하는 것이었으며, 급진적·변혁적 장애운동은 주변화는 보다 급속하게 진행될 수밖에 없었다.

그러한 측면에서 바라본다면, 지금의 장애인 이동권 투쟁은 장애인당사자들이 운동에 참여하고 운동의 주체로서 구성될 수 있는 공간을 열어놓았다고 할 수 있다. 그리고 그러한 공간 속에서 그 수적인 규모에서는 비록 크지 않지만, 한국 뇌성마비장애인연합 '몸', 한국독립생활공동체 '어우러기', 한국자립생활 NETWORK, 피노키오 자립생활센터, 장애인실업자종합지원센터, 노들장애인야학 등 제도권에 편입되지 않은 장애인 당사자 조직의 일상적인 결합과 활동이 진행되고 있다. 이러한 과정 속에서 축적되는 투쟁의 경험과 의식은 이후 장애인 이동권 문제뿐만 아니라 여타의 장애문제를 풀어내고 투쟁해 나가는데 귀중한 양분이 될 것이며, 장애운동을 새롭게 이끌어갈 주체들을 형성케 할 수 있을 것이다.

4-3. 장애운동과 민중운동진영의 연대와 결합

서두에서도 잠시 언급되었지만 이번 장애인 이동권 투쟁이 갖는 또 하나의 의미는 장애운동이 민중운동의 영역과 결합되고, 그 내부에 자신의 자리를 형성해 내고 있다는 점일 것이다. 이러한 연대와 결합이 가능했던 것은, 일차적으로 정권과 공권력의 탄압에 정면으로 맞선 장애인 주체들의 비타협적 투쟁의 모습이, 그리고 여타의 계층에 비해서도 비동시대적이라고 할 수밖에 없는 장애인중의 삶의 현실이 민중운동 진영에도 외면할 수 없는 울림을 만들어 내었기 때문이라고 할 수 있다.

이렇게 이동권 투쟁이 사회적 파장력을 만들어 내는 과정 속에서, 2001년 '세계 노동절 111주년 기념 노동자 대회'에서는 장애인이동권연대 박경석 공동대표가 경사로가 설치된 단상에 올라가 장애인노동자를 권리를 이야기하며 개회사에 함께 하였고, 이후 민중운동 진영의 결집이 이루어지는 민중대회나 노동자 대회에서 뿐만 아니라, 같은 해 10월 26일부터 2박 3일간 중앙대에서 벌어진 '민중의 복지·노동권·생활권 쟁취를 위한 연대한마당'에서도 장애인 이동권 연대를 구성하고 있는 많은 장애인 단위들이 자신의 요구를 걸고 주체적으로 함께 행사를 구성해 나갔다. 또한 매달 벌어지고 있는 버스 탑승 투쟁에서도 민주노동당, 사회당과 같은 진보정당은 물론 대부분의 좌파 학운 단위가 자신의 깃발을 들고 지속적으로 함께 참여하는 모습을 만들어가고 있다.

이러한 연대와 결합은 장애운동의 발전에 있어서도, 그리고 정치조직이나 진보정당으로 표상되는 기존의 민중운동 진영에 있어서도 서로의 발전과 풍부화를 가져올 수 있다는 점에서 큰 의미를 부여할 수 있을 것이다.

5. 나가며

서울역 선로점거 농성이나 지하철 연착 투쟁, 그리고 버스 점거 농성 시 우리는 '자신의 권리를 위해 시민의 발목을 붙잡는다'라는 비난을 들어야 했다. 우리의 투쟁으로 인해 그 날 하루 잠시의 불편함에 그렇게 항의를 하는 시민들을 보면서, 버스를 타는 것이 일상이 아니라 하나의 투쟁일 수밖에 없는, 그리고 평생동안 기본적인 이동의 권리조차 보장받지 못하며 살고 있는 많은 장애인들의 삶에 대해선 과연 누구에게 항의하고, 누가 책임을 져야하는가 라는 물음을 던지게 된다. 이에 대한 가장 모범적인 답은 아마도 우리 사회 전체의 책임이라는 것일 것이다.

흔히 장애인의 문제를 이야기 할 때 사람들은 장애인에 대한 왜곡된 시각과 편견을 이야기하며 특히나 더 '인식의 변화'를 강조한다. 그러나 이러한 '인식(의식)의 변화'는 말로만 이루어지는 것이 아니며, '구조 및 제도의 변화'와 맞물려 상호 보완적으로 이루어 질 수밖에 없다. 즉 '인식의 변화'와 '구조의 변화'는 걸음을 걷는 사람의 두 다리와 같은 것이어서, 어느 하나만이 앞서 나갈 수 없는 것이며, 우리가 많이 이야기하는 장애인에 대한 편견도 결국 이 사회의 구조와 제도

가 장애인이 당당히 살아갈 수 있도록 변화되고, 그러한 시스템 안에서 장애인과 비장애인이 일상적으로 만나고 접촉할 때 보다 자연스럽게 바뀌어 나갈 수 있을 것이다.

이러한 고민이 그다지 틀린 것이 아니라면 앞서 이야기한 모범답안은 사실 현실의 문제에서는 그다지 유의미한 답변이 되지 못할 수도 있다. 우리는 이 사회의 권력과 정권, 장애인의 인간다운 삶을 생산성과 효율성의 이름아래 끊임없이 억압하고 배제시키는 자본의 논리를 향해 우리의 분노와 투쟁을 모아낼 수 있어야 하며, 그러한 투쟁의 힘들이 축적되어나갈 때만이 장애인의 인간다운 삶이 보장되는 사회를 만들어 낼 수 있을 것이다.

전세계적인 변혁운동의 흐름에서 장애운동은 그 '역사'를 갖고 있지 않다. 우리는 한반도라는 구체적 공간 안에서 그 역사를 복원하고, 창조하고, 쓰여지게 만들 수 있어야 한다. 그 만큼 장애운동을 단지 자본주의사회 내에서 장애인과 비장애인의 격차를 인간적으로 해소해 보고자하는 입장을 넘어 하나의 변혁운동차원에서 사고하고 실천하고자 하는 우리들에게는 많은 과제들이 부과된다고 할 것이다. 그러니 지지치 않기를, 그리고 함께 할 수 있기를. 우리가 외쳤던 구호처럼, 자본주의의 벽을 넘어 장애해방, 민중해방을 쟁취해낼 수 있는 그 날을 위해.



미국 ADA법

1. ADA법이란 무엇인가?

ADA법이란 장애가 있는 미국인법이다. 즉 ADA의 기본적 내용은 "장애인에 대한 차별을 철폐하여 장애인이 미국사회에서 경제·사회의 주류에 합류하도록 하기 위한 명확하고 포괄적인 권한을 부여하고, 장애인에 대한 차별에 대처하는 실행 가능한 기준을 만들고, 연방정부가 그 기준을 실시하는 중심적 역할을 담당하도록 보장하는 것"으로 되어 있다.

2. ADA법에서는 장애인의 이동권(교통수단)을 어떻게 정의하고 있는가?

교통면에서 본 ADA의 주요한 특징은 다음의 세 가지라고 할 수 있다. 첫째, Paratransit(보조 교통수단)을 '공공수송(公共輸送; public transportation)'으로 정의하였다. 그때까지는 Paratransit를 '공공수송'을 보완(補完)하는 것으로 생각해 왔다. 둘째, 휠체어 사용자를 포함하는 모든 장애인이 노선 버스·철도 등에 접근할 수 있어야 한다고 규정하였다. 셋째, 주요노선(버스·철도)이 없는 경우에는 'Paratransit'를 운행하여야 한다고 규정하였다.

3. ADA법에서 보는 교통수단의 범위는?

① '공공수송'의 범위

ADA에서 공공수송(Public Transportation)이란 용어는 정기적·계속적으로 버스, 철도 등의 운송수단(항공운송을 제외)에 의해 일반시민에게 일반서비스 또는 특별서비스(장애인·고령자전용 교통서비스, 전세서비스를 포함)를 제공하는 수송을 말한다. 여기서 중요한 것은 Special Transport Service도 '공공수송'의 하나라고 명확하게 정의하였다는 점이다.

② 버스·철도 등에 관하여

버스수송(합승버스 등)에 있어서 고정노선을 운행하는 모든 신규버스는 장애인이 이용할 수 있는 것이어야 한다. 다만 교통사업자가 버스 제조면허가 있는 회사로부터 리프트장착 버스를 입수할 수 없음을 증명할 수 있을 때는 예외로 한다.

③ Paratransit에 관하여

교통사업자는 본래 이용이 가능한 주요노선(버스·철도 등)을 이용할 수 없는 장애인에 대해

Paratransit(보조교통수단)를 제공해야 한다. 다만 이와 같은 보조적 서비스의 제공이 과중한 재정 부담을 주는 것이 아닐 때에 한한다. 과중한 재정적 부담인지를 평가하는 방법에는 인구 등 타당한 지역적 특성을 고려한 탄력성 있는 공식(운수성 장관이 정한 부령)이 있다. 그리고 운수성장관은 이런 공식에 의해 결정된 최저 운행 회수 이상의 Paratransit 제공을 의무화할 수 있다. 이와 같이 Paratransit에 대해 지역에 따라 그 운행 회수를 양적으로 규정했다는 점은 매우 중요하다.

4. ADA상의 도시내(都市内)교통수단과 도시간(都市間)교통수단

■ 도시내 교통수단

① 노선버스와 도시내 철도

ADA에 의하면 버스나 '경량고속철도(輕量高速鐵道)'를 사용할 수 없는 것은 차별에 해당된다. '경량고속철도' (Light Rapid Transit: LRT)는 통칭 LRT라 불리우는데 약간 소형인 차량으로 4량 정도로 편성된 전철을 말한다. 일반적으로 버스의 내용년수(耐用年數)를 13년으로 볼 때, 13년 후에는 모든 버스를 휠체어 사용자가 이용할 수 있게 되리라고 예상할 수 있다. ADA는 버스가 구체적으로 리프트 장착버스(또는 저상버스)로 교체되게 하기 위하여 차량의 구입과 리스 및 재생차에 대한 제도적 점검을 실시하고 있다.

· 신차·중고차를 구입·리스할 때의 차별

ADA 222조 발효일로부터 30일이 경과된 이후에는, 새로 차량을 구입하거나 리스하는 경우 이들 신차량이 휠체어 사용자를 포함한 모든 장애인에게 이용가능하고 접근 가능한 것이 아니면 차별로 간주된다.

· 재생차(再生車)의 경우의 차별

재생차란 휠체어 사용자가 이용할 수 없는 버스에 대한 부품교환 등 대규모 정비를 통해 그 버스의 수명 연장을 꾀한 것을 말한다. 이런 버스가 장기간 사용되는 것을 막기 위해 ADA에서는 휠체어 사용자가 이용할 수 없는 버스의 수명을 5년 이상 연장하는 재생은 차별로 본다.

② Paratransit(보조운송체계)

ADA는 장애인도 비장애인과 마찬가지로 이동의 자유를 누릴 수 있도록, 리프트 장착 버스(또는 저상버스)가 실용화 될 때까지 Paratransit를 제공하도록 규정하고 있다. 장애인·고령자를 위하여 특별히 고안된 Door to Door Service를 제공하는 것이 Paratransit이다. 그 운행에 대해 시행규칙에서는 그 이용자격, 서비스의 공급계획(운행구역, 자원 등), 장애인을 차별하고 있지는 않은가 등에 관한 규정을 두고 있다.

보조교통수단(Paratransit) 운행에 필요한 시행규칙의 내용

(1) 이용자격

〈장애인 개인〉

- ① 시각장애인을 포함하여 개호인(介護人)이 필요한 사람
- ② 필요한 시간에 리프트 차가 운행하지 않을 때

③ 노선버스 정류장이나 하차장소에서 목적지까지 이동이 곤란한 사람

〈개호인〉

- ① 개호인
- ② 개호인이 좌석을 확보함으로써, 장애인의 좌석확보에 지장을 초래하는 일이 없도록 한다.

(2) 보조수송수단 서비스 공급계획

- ① 서비스 구역 : 고정노선시스템을 운영하고 있는 각 공공단체의 서비스 구역으로 한다.
- ② 서비스 기준 : 이용자와 서비스구역에 따라, 최저한의 서비스 수준을 정한다.
- ③ 과도한 재정부담을 주는 경우의 경감조치 : Paratransit 등을 운영하는 일이 공공단체에 과도한 재정적 부담을 줄 때는 서비스 수준을 부담이 되지 않는 범위로 하향 조정할 수 있다.
- ④ 부가 서비스 : Paratransit나 Special Transport Service 수준 이상의 서비스 제공을 요구
- ⑤ 시민참가와 계획 : 고정노선버스를 운영하는 공공단체는 18개월 이내에 법률의 조건을 충족시키는 Paratransit와 Special Transport Service 계획을 운수성 장관에게 제출하고, 실시하기 시작 할 것. 또한 매년 1회 계획을 제출해야 하며 Paratransit 등의 운행주체(개인 또는 단체)를 명기 할 것.

(3) 계획의 검토와 차별

- ① 계획의 검토 : 법률이 요구하는 조건을 만족시키거나, 혹은 만족시키지 못하더라도 90일 이내에 수정계획을 작성하여 계획을 실시한다면 문제가 없을 것으로 판단된다. 그러나 이를 위반하면 차별로 간주된다.
- ② 차별의 점검 : 실시 전에 주인을 참가시킬 것. 18개월 이내에 계획을 제출하고 시행하기 시작해야 한다는 조항을 위반하면 차별이 된다. 시행 후에는 매년 일회 계획을 제출하고 실시했는가 여부로 차별을 판단한다.

③ 철도역 등의 기존시설·설비의 개조

일반적 규칙으로서, 장애인을 배려하지 않으면 재활법상의 차별금지조항에 위반하는 것으로 간주된다. 사용하기 쉽고 접근하기 쉽게 시설·설비를 개조할 경우, 휠체어 사용자를 포함한 모든 장애인이 화장실·전화·식수대 등의 통로에 접근할 수 있고 이용할 수 있도록 할 것을 규정하고 있다. 또 일반규칙으로, 일반철도나 경량고속철도(LRT)의 주요역은 휠체어 사용자가 이용할 수 없으면 차별로 간주된다. 철도역의 주요역은 시행 기일부터 3년 이내에 휠체어 사용자를 포함한 모든 장애인이 접근할 수 있도록 시설이나 설비를 개조해야 한다. 다만 특례로서, 구조상 대규모 변경이 수반되어 개조가 곤란한 경우에는 3년을 30년까지로 연장할 수 있다. 그러나 법률 공포일로부터 20년 이내에 주요역의 2/3를 접근 가능하게 하여야 한다.

④ 철도 등 공공수송의 계획 및 차량에 대한 규제

- 철도 등 공공수송의 계획 및 차량에 대한 규제 철도 등 수송계획을 수립함에 있어 장애인이 접근할 수 없는 계획을 세운 경우에는 차별로 간주된다. 또한 필요한 개조를 위한 노력을 하지 않는 것도 차별로 간주된다. 다만 ADA 227조상으로 개조를 요구하지 않거나, 개조를 요구하는 범

위를 넘긴 경우에는 구조상 변경을 하지 않아도 차별로 보지 않는다.' ADA 228조(a)의(2)항

- 차량에 관한 일반적 규제로는, 2량 이상의 차량을 연결하여 운행하는 철도·경량고속철도(LRT) 등은 5년 이내에 1량 이상을 휠체어 사용자가 이용할 수 있도록 개조하지 않으면 차별로 본다. 역사적 가치가 있는 차량의 경우에는 버스와 마찬가지로 그 특성을 현저히 훼손하지 않을 정도로 개선하면 된다.

■ 도시간 교통수단

※ ADA에서 다루는 '도시간 교통'은 장거리 이동을 위한 육상철도(항공기·선박을 제외)를 중심으로 한다. 여기서도 '도시내 교통'과 마찬가지로 휠체어 사용자를 포함한 모든 장애인이 이용할 수 있을 것을 전제로 한다.

- '도시간 철도'의 차별간주 규정은 1. 열차 전체에 관한 규정 2. 신차량에 관한 규정 3. 휠체어 사용자를 배려한 차량에 관한 특별규칙과 식당차에 관한 규정 4. 차량에의 접근에 관한 규정 등이 있다. 휠체어 사용자를 포함하는 모든 장애인이 이용할 수 없거나 접근할 수 없는 경우와, 이를 기간 내에 개선하지 않는 경우에는 차별로 간주된다.

· 열차 전체에 관한 규정

- 법률 공포 5년 이내에 휠체어 사용자를 포함한 모든 장애인이 이용가능한 차량을 최소한 1량 확보하여야 하며 이를 위반하면 차별로 본다. '도시내 철도'이든 장애인이 접근 가능한 차량은 1량 이상이어야 하는 것이 원칙이다. 이는 최소한의 조건이다.

· 신차량에 대한 규정

- ADA의 본 조항(242조) 발효 후 30일이 경과된 뒤에 신차량을 구입하거나 리스할 경우에는 모든 차량이 휠체어 사용자를 포함한 모든 장애인이 접근가능하고 이용 가능한 것이어야 한다. 이를 위반하면 차별로 본다.

· 휠체어 사용자를 배려한 차량에 관한 특별 규칙과 식당차

1). 휠체어 사용자를 배려한 차량에 관한 특별규칙 (1층)

⇒ 휠체어 사용자를 위한 대책으로 우선 차량에 승강이 가능할 것, 차내에 승차공간이 확보되고 안전성이 있을 것, 휠체어에서 옮겨 앉을 좌석과 휠체어를 놓아둘 공간이 확보될 것, 이용 가능한 화장실이 있을 것 등이 있다.

2). 식당차 (1, 2층)

⇒ 대체로 1.의 차량과 같으나, 유일하게 다른 점은 일반용 화장실이 없을 경우에 휠체어 사용자가 이용할 수 있는 화장실을 마련하여야 한다고 규정하고 있다.

· 차량에의 접근에 관한 규정

'차량에의 접근'을 확보하기 위한 규정으로 정비기한(整備期限)과 디자인에 관한 사항이 언급되어 있다. 기한에 대해서는 2단계로 규정되어 있다.

1) 5년 이내에 정비해야 하는 사항

전차량의 1/2 이상에 휠체어가 주차할 공간을 확보하고, 그 안전 대책을 강구하며, 휠체어 사용자가 옮겨 앉을 좌석과 휠체어를 놓아둘 공간을 확보해야 하는 일 등이다. 다만, 1차량에 2개소 이상 편중해서 정비하는 것은 휠체어 사용자대책을 후퇴시키는 것이므로 인정되지 않는다.

2) 10년 이내에 정비해야 하는 사항

전 차량에 휠체어 승차공간 확보와 안전대책 및 휠체어 보관 공간을 둘 것을 규정하고 있다. 또한 디자인과 관련해서는 식당차에의 접근에 대해 언급하고 있다. 구체적으로는 모든 차량에의 식당차로 이동할 수 있게 하여야 하며, 휠체어 사용자를 위한 공간의 확보, 안전대책, 좌석 및 휠체어 보관 공간확보 등이 규정되어 있다.

5. 이동권(교통문제)에 대한 ADA의 전망

미국에서는 ADA에 의해 장애인·고령자의 교통이 권리로 자리잡게 되어, 일보 전진한 것으로 보인다. 그러나, 자동차가 교통의 주류를 이루는 사회이기에 공공교통의 기반이 아직 불충분한 미국에서, ADA에 의하여 얼마나 진전이 이루어질 수 있을 것인가는 아직 알 수 없다.

조문으로 보아서는 상황이 지극히 밝게 보이나, 현실과 ADA와의 갭(gap)을 어떻게 메꾸어갈 것인가는 앞으로의 과제이다. 긍정적으로 작용할 요인들이 매우 많기에 장애인·고령자교통대책이 상당한 기세로 추진될 것은 틀림이 없으나, 부정적 요인도 없지 않다. 그것은 특별조치라는 것으로, 예컨대 역사적인 차량은 원형을 보존할 수 없는 경우에는 개조하지 않아도 된다면, 재정부담이 매우 큰 경우 Paratransit Service 의무가 경감되는 등이 그것이다.

미국 서해안 도시부를 중심으로 리프트 버스가 보급되었음이 분명하지만 이들 도시에서도 Paratransit(보조교통)는 불가결한 교통수단이고 현재도 운행되고 있다. 그러나 지방의 소규모 도시에서는 버스 노선 그 자체가 없어 Paratransit에 대한 의존은 대도시보다 상당히 크다.

특히 미국은 국토는 넓는데 기존의 버스 철도망은 빈약하기 때문에 Paratransit에 대한 의존도가 커진다는 것을 부정할 수 없다. 다시 말하면, 장애인·고령자의 교통수단으로서 Paratransit가 상당히 중요한 교통수단임은 눈에 보이는 일이다. 한편 ADA를 시행함에 있어 장애인·고령자의 발(足)의 확보라는 문제와 재원부족으로 인한 경제적 제약이라는 문제에 관한 논의가 발생될 수 있다고 볼 수 있다. 이 논의를 초극(超克)함으로써 명실공히 ADA가 정착되리라고 볼 수 있다.

※ 위 내용은 '에이타 야시로 외 저 [ADA의 충격]'에서 발췌 정리하였다. 위에서 본 내용과 마찬가지로 ADA법이 장애인의 삶에 상승효과를 가져올 것은 틀림이 없으나 ADA법도 장애인의 삶을 완전히 보장하고 있다고 보기는 어렵다. 그러므로 우리는 ADA법이 가지는 긍정적인 부분과 한국이라는 지역적 조건을 염두에 두고 장애인의 삶을 보다 많이 보장해 줄 수 있는 여건을 마련하는 노력이 필요하다.

[1. 2001년 4월 19일 기자회견문]

오이도역장애인수직리프트추락참사대책위원회

서울시 종로구 낙원동 58-1 종로오피스텔 1306호 · 전화 : 02-765-6835 · 팩스 : 02-765-1385

집행위원장 : 박경석(011-793-9101) 담당 : 배웅호 연구실장

정부의 적극적인 진상규명과 책임자 처벌을 요구한다
대책위는 광화문 1인 시위를 마치고, 이동권연대를 발족한다

지난 1월 22일 오이도역에서 수직형 휠체어리프트가 추락하여 박소엽할머니가 사망하자 노들장애인야간학교 등 24개 단체는 즉시 오이도역의 사고 진상 규명과 관련 공무원 처벌, 휠체어리프트의 검사기준 제정 등을 요구하며 오이도역장애인수직리프트추락참사대책위원회(이하 대책위)를 구성하였다.

이후 대책위는 2월 6일 서울역광장에서 오이도역장애인수직리프트 추락 참사 진상규명과 장애인이동권 확보를 위한 결의대회를 가졌으며, 2월 8일 기자회견을 통해 오이도역 사고에 대한 철저한 진상규명, 철도청장의 사퇴 등 관련 공무원 처벌, 기존 편의시설에 대한 재정비와 점검, 휠체어리프트의 검사기준 제정을 요구하였다. 그러나 정부와 관련부처인 철도청, 보건복지부, 산업자원부는 휠체어리프트의 검사기준을 제정하려는 노력만 보였을 뿐, 경찰의 수사가 끝났음에도 불구하고 아직까지도 수원 지검으로 넘어간 사건은 수사결과조차 발표되지 않고 있으며, 관련 공무원의 처벌이나 기존 편의시설에 대한 재정비와 점검을 실시하라는 대책위의 요구는 묵살되었다.

이에 대책위는 지난 2월 26일부터 4월 19일인 오늘까지 39일간 광화문 정부중앙청사 앞에서 정부의 성의 있는 답변을 기다리며, 휠체어 1인 시위를 진행하였다. 그러나 정부와 관련부처는 공개적인 사과 한번 없이 오늘까지 아무런 반응을 보이지 않고 있다.

대책위는 오이도역의 참사가 단순한 사고가 아니라 이처럼 정부와 관련부처의 무관심과 장애인의 이동권과 접근권 침해에 당연하게 여기는 우리 사회의 무관심에서 온 당연한 결과라는 데 뜻을 같이 하고 지금까지 침해당해온 장애인의 이동권과 접근권을 보장받고, 장애인도 국민으로서의 기본 권리인 이동과 접근을 안전하고 편리하게 하기 위하여 보다 지속적인 연대가 필요하다는 결론을 얻게 되었다.

대책위는 지난 1월 29일 8개 단체가 연대하여 구성된 이래 현재까지 24개 단체가 연대하여 투쟁해 왔으며, 2월 6일 서울역광장에서 이동권확보를위한 결의대회, 2월 8일 오이도참사에 대한 기자회견, 2월 26일부터 4월 19일까지 39일간의 휠체어

어1인시위, 3월 9일 지하철 타기 투쟁 등을 통해, 오이도역 참사를 사회에 널리 알리고 장애인의 이동권 문제와 편의시설의 문제점을 여론화시켜왔다.

이러한 대책위의 활동을 통해 오이도문제는 사회문제로 확대되었으며, 다시 한번 편의시설과 장애인의 이동권에 관심을 기울이게 하는 계기가 되었다. 아울러 수직형 휠체어리프트를 포함하여 휠체어리프트가 승강기에 포함되도록 법개정을 이끌어 냈다. 대책위는 비록 관련공무원의 처벌이나 공개사과를 이끌어 내지는 못했지만, 장애인의 이동권을 사회문제화 시켰다는 점에서 그 동안의 투쟁을 긍정적으로 평가하며, 이에 지금까지보다 더욱 지속적이며, 체계적으로 장애인의 이동권을 확보하기 위해 연대하고 투쟁할 필요를 느끼게 되었다.

이에 대책위는 기존에 대책위에 참여하여 함께 연대해온 단체들을 중심으로 "장애인이동권확보를위한연대회의"(이하 이동권연대)를 발족하고자 한다. 앞으로 연대회의는 대책위의 사업을 이어받아 계속 진행함은 물론이고 장애인의 이동권을 확보하기 위하여 편의시설이 올바르게 설치되고 관리될 수 있도록 감시하는 등 장애인의 이동권을 확보하기 위한 투쟁을 지속해 나갈 것이다.

따라서 대책위는 내일 4월 20일 장애인의 날에 "장애인과 함께 지하철을 타시다" 투쟁을 끝으로 대책위를 발전적 해체하고 보다 많은 단체와 시민들과 연대하여 지속적으로 조직적으로 장애인의 이동권을 보장받기 위한 운동을 하기 위하여 "장애인 이동권확보를위한연대회의"(이하 이동권연대)를 발족한다.

이동권연대는 기존에 대책위에서 진행해 왔던 오이도역 수직형 리프트의 추락사고와 관련된 사업을 이어받아 지속함과 동시에 다음과 같이 일하고자 한다.

하나, 이동권연대는 장애인의 이동권을 확보하기 위하여 편의시설의 설치계획, 설치과정, 정비 및 점검 실태를 감시한다.

둘, 이동권연대는 장애인의 이동권을 확보하기 위하여 장애인의 이동권 문제를 사회에 여론화 시키며, 이에 대한 관심과 개선을 촉구한다.

셋, 이동권연대는 장애인의 이동권을 확보하기 위하여 필요한 법률의 제정 및 개정을 촉구한다.

넷, 이동권연대는 장애인의 이동권을 확보하기 위하여 범시민단체, 범장애인단체와 연대하여 투쟁한다.

따라서 오는 4월 21일부터 대책위는 이동권연대의 이름으로 계속 투쟁할 것이다.

아울러 대책위는 오이도역참사에 대하여 미온적이고 소극적인 태도로 일관하고 있는 정부와 관련 부처에게 다시한번 다음과 같이 촉구한다.

하나, 정부와 관련부처는 오이도역참사에 대하여 철저히 진상규명하고 조속히 수사결과를 발표하라!

하나, 관련부처인 보건복지부장관, 산업자원부장관, 철도청장은 즉시 사과하라!

하나, 정부는 기존에 이미 설치되어 있는 수직형 휠체어리프트를 포함한 편의시설

에 대하여 전반적인 재점검을 실시하라!

하나, 정부는 장애인의 이동을 보장하기 위하여 장기적이고 체계적인 계획을 수립하라!

오이도역장애인수직리프트추락참사대책위원회

건고삼은도시만들기시민연대 · 노동해방의나팔수 '노동의소리' · 노동자의힘노동장애인아간 학교 · 동성애자인권연대 · 민주노동당 · 민주화실천가족운동협의회민중복지연대 · 사회복지그룹 푸른하늘 · 서울여성노동조합 · 서울장애인연맹올바른장애인교육을생각하는교사모임 · 인권운동 사랑방 · 전국에바다대학생연대회의장애여성공감 · 장애인실업자연대 · 장애인실업자종합지원센터 장애인인권확보를위한전국청년학생연합(준) · 장애인편의시설촉진시민연대청년진보당 · 피노키오장애인자립생활센터 · 한국교통장애인협회한국독립생활공동체 '어우러기' · 한국장애인재활협회공두리봉사대

[2. 2001년 7월 23일 천막농성 돌입]

장애인에게 '무늬만 인간' 이기를 강요하는
차별과 배제를 척결하고
인간다운 삶을 살 수 있는 가장 기본적이고
보편적 권리인 장애인의 이동할 권리를 보장하라!

장애인이동권쟁취를위한연대회의(이하 '장애인이동권연대')는
대중교통인 버스와 지하철을 안전하고 편리하게 이용할 권리를 쟁취하기 위해
서울시청 앞 무기한 천막농성에 돌입한다!!!

1. 20년, 30년 동안 이동할 수 없어 집안에만 살아야했던 장애인의 삶을 생각해 본적이 있습니까. 이동할 수 없어 그 세월동안 기본적인 사회적 관계는 물론이고 모든 삶의 영역에서 오직 '무늬만 인간' 이기를 강요당하며 철저한 차별과 배제의 굴레 속에서 고통받아온 이 땅 장애인의 삶은 고민해 본 적이 있습니까.

이동의 문제는 가장 기본적이고 보편적인 인간의 권리입니다. 하지만 장애인에게 는 가장 기본적이고 보편적인 권리마저 보장받기에는 너무나 먼 말뿐인 허구적인 권 리였습니다.

장애인의 70.5%가 한 달에 5회도 외출하지 못하는 이 비인간적인 사회적 현실은

바로 장애인 당사자에게는 창살없는 '사회감옥' 그 자체를 강요하였습니다. 과연 이 사회의 그 누가 이 땅의 장애인에게 그러한 현실을 강요하고 있습니까?

책임있는 정부당국은 여전히 이중적인 태도로 자신들을 합리화하기에 급급합니다.

'장애인들의 마음은 다 이해한다. 하지만 예전보다 많이 나아졌고 노력하고 있다. 한꺼번에 변하는가. 점진적으로 해야지!' 정부당국자들에게서 일관적으로 들려오는 주 된 설교입니다.

예전보다 수치로 높아진 장애인복지의 현실을 무기로 언제나 전시적이고 무책임한 그들의 행태들을 미화시켜 나가기 급급합니다. 또한 동정하듯 장애인문제를 마치 개인적인 자선으로 변질시켜버리고, 항상 떡고물의 수준에 머무는 예산으로 마치 큰 은혜를 베푼 냥 행세하는 그들 앞에서 암담한 절망감을 느낍니다.

2. 지난 1월 22일 오이도역에서 설치한지 6개월도 지나지 않은 장애인용수직형 휠체어리프트 추락으로 인한 참사가 바로 지금까지 장애인의 이동할 권리를 무시하고 하찮게 여겨온 구조적인 원인의 결과였습니다. 이에 항의하여 △ 관계당국의 공개사과 △ 관련책임자 처벌 △안전하고 편리한 장애인 이동권보장 등을 요구하며 서울역 지하철 철로를 점거한 장애인들에게 오직 정부당국은 철로점거의 죄를 물어 450만원의 벌금을 물었을 뿐입니다. 장애인들이 기본적인 이동의 권리를 쟁취하기 위한 몸부림에 오직 450만원의 벌금으로 화답하는 정부당국에 기만성에 다시한번 분노를 금치 못합니다.

3. 이에, 우리는 장애인에게 창살없는 사회감옥을 강요하는 차별을 철폐하고, 모든 삶의 영역에서 인간적인 관계를 가져나가기 위해서 장애인도 당연히 대중교통을 안전하고 편리하게 이동할 권리를 쟁취하고자 합니다.

△ 모든 지하철역에 승강기가 반드시 설치되어야 합니다. 지금의 많은 지하철역사에 오직 계단만이 있는 곳은 말할 것도 없이, 한번 이용하는데 20-30분을 걸리는 고정형리프트가 설치되어 있습니다. 이는 장애인의 이동할 권리를 보장해주는 것이 아니라 오히려 수치감과 시간낭비만을 초래할 뿐입니다. 우리는 전국의 모든 지하철역사에 반드시 승강기가 설치되어야 하고, 만약 지하철역 구조상 승강기 공사가 불가능한 곳이 있다면 이에 대한 점검은 반드시 장애인계와 함께 검증이 되어야 합니다.

△ 정부는 장애인도 대중버스를 이용할 수 있도록 대책을 즉각 강구하여야 합니다. 정부는 장애인들이 일반버스를 이용하기 위해 버스1대 개조비용이 5백만원이라며 예산상의 문제를 제기하고 있습니다. 현재 정부는 6개 광역시 등에서 장애인들의 이동을 돕기 위해 중형버스 1대와 소형승합차 1대씩을 시범적으로 운용하고 있고 밝힙니다.

우리는 이러한 정부의 태도는 장애인을 또다시 우롱하는 작태로 규정합니다. 항상 예전부터 지금까지 예산상의 문제는 장애인의 인권을 차별하는 최첨단의 무기였습니다. 또한 장애인의 이동권이 돕는 문제가 아니라 기본적으로 보장받아야 할 권리의 문

제임에도 불구하고 정부는 겨우 몇대의 버스와 승합차를 시범운영하고 있으며 마치 큰 시혜를 베풀양 정부는 본질을 왜곡하고 있습니다. 이에 정부가 일말의 기본적 양심이 있다면 장애인이 보편적으로 대중버스를 이용할 수 있도록 법적인 강제를 통해 보장해야 합니다.

4. 다시 한번 강조합니다. 장애인의 이동할 권리는 시혜의 문제가 아니라 당연한 기본적 권리입니다. 우리는 이러한 장애인의 이동권을 보장하기 위한 사회적 합의를 이루기 위해 '장애인이동권확보를위한 백만인 서명운동'을 전개하고자 합니다. 또한 인권이 시혜적으로 주어지지 않는다는 것은 지금까지의 정부의 기만적인 태도가 명확하게 설명하고 있습니다.

더 이상 미룰 수 없는 장애인의 이동권을 쟁취하기 위해 오늘부터 무기한으로 시청 앞 천막농성에 돌입합니다. 또한 법정소송 등 모든 방법을 다하여 장애인이동권을 쟁취하기 위한 투쟁을 선포합니다. 정부당국의 성실하고 책임있는 답변을 촉구하기 위해 김대중대통령과의 면담을 요청합니다.

- 하나, 정부는 지하철의 모든 역사에 승강기를 설치하라!
- 하나, 장애인도 대중버스를 이용할 수 있도록 대책을 즉각 강구하라!
- 하나, 정부는 이를 위한 '장애인·노인·임산부 등의 편의증진보장법'을 개정·강화하라!
- 하나, 장애인이동권확보를 위해 정부와 장애인단체가 함께 협의할 '가칭'장애인이동권정책위원회를 설치하라!
- 하나, 오이도지하철역수직리프트추락참사의 관련부처인 철도청, 보건복지부, 산업자원부장은 공개적으로 사과하라!

2001년 7월 23일
장애인이동권쟁취를위한연대회의

[3. 장애인의 이동권은 생존권이다]

*장애인의 이동권은 생존권이다!
기본적인 권리조차 말살하는 김대중정권은 퇴진하라!*

지난 수십 년 동안, 아니 지난 수세기 동안 한국사회의 장애인들은 인간으로서의 정당한 권리를 박탈당한 채 살아왔으며, 장애인들을 배제한 채 구축된 창살 없는 사회 감옥과 같은 이 사회의 구조 속에서, 아직까지도 가장 기본적인 이동할 권리조차 보장

받지 못하고 있다. 우리가 흔히 이야기하는 대중교통의 '대중' 속에 장애인들은 철저히 소외되어, 대부분의 장애인들은 목숨을 건 채 수많은 고통을 감내하며 지하철을 이용해야 하고, 버스는 아예 접근조차 불가능한 실정이다.

이동할 수 있는 권리는 단지 자신이 가고자 하는 곳으로 자유롭게 이동하고자 하는 욕구에 한정되는 것이 아니라, 인간으로서 생존하고 사회생활을 영위할 수 있는 기본적 권리라 할 것이다. 이동하고 돌아다닐 수 없는데, 어떻게 사람을 만나 사회적 관계를 형성하고, 학교에 다니며, 일터에 나가 노동을 할 수 있겠는가!

극도로 제약된 그리고 열악한 이동권의 현실 속에서, 전체 장애인구 중 50% 이상이 초등학교 졸업이하의 학력을 지닌 채 살아가고 있으며, 70%이상의 장애인들이 실업상태에 처해 있는 것이, 자칭 인권대통령·장애인대통령이라고 부르짖는 김대중 정권 하에서 장애인이 영위하고 있는 삶의 현실이다.

장애인이동권쟁취를위한연대회의(이하 장애인이동권연대)는 지난 1월 22일, 오이도역에서 일어난 수직리프트 추락참사 이후 장애인의 기본적인 이동권을 확보하기 위해 인내심을 가지고 정부당국의 성실한 답변과 대책마련을 촉구해왔다. 지난 8월 28일에도 영등포역 구내에서 시각장애인이 선로에서 떨어져 역구내로 진입하던 열차에 치어 숨지고, 9월 16일에는 지하철 7호선 고속터미널역에서 고정형 리프트를 이용하던 장애인이 추락하는 사고가 발생하는 등, 지금 이 순간에도 장애인들은 기본적인 이동을 위해 자신의 목숨을 걸어야 하는 상황이 계속되고 있다. 그러나 정부당국은 장애인도 자유롭게 안전하게 지하철과 버스를 이용할 수 있어야 한다는, 너무나 기본적인 정당한 요구를 가지고 투쟁을 벌여왔던 장애인들에게 450만원의 벌금형으로 대응하는가 하면, 지난 8월 24일 새벽에는 서울역에서 평화로운 서명운동을 벌이던 장애인이동권연대의 천막농성장을 침탈하는 등 공권력을 동원한 탄압으로 일관해오고 있다.

이에 더해 김대중 정권은 지난 9월 20일, 차량을 타고 이동하던 박경석 공동 대표를 고척교 검문소에서 강제 연행하여, 영등포 구치소에 구속 수감하는 만행을 자행하였다. 중증의 척수장애인에게 필수적인 침대와 이용 가능한 화장실도 마련되지 않은 수감 환경, 그리고 기본적인 생리문제를 해결하기 위한 의료적 조치조차 차단된 상황에서, 박경석 대표는 음식은 물론 물조차 전혀 입에 대지 못한 채 며칠을 견뎌야 했다.

또한 천막농성이 진행되던 기간에는 농성을 중단하고 대화를 통해 문제를 해결하자며 접촉을 해오던 정부당국은, 공권력을 동원해 농성장을 무력으로 짓밟고 난 이후에는 모든 대화 노력을 회피하고 있다. 이러한 일련의 상황은, 김대중 정권이 실질적인 장애인 이동권 확보에는 아무런 관심도 없이 단지 장애인들의 처절하고 정당한 투쟁을 어떻게 무마시킬 수 있는 가에만 혈안이 되어 있음을 반증한다 할 것이다.

이에 장애인이동권연대를 비롯한 우리 노동·인권·사회단체들은 장애인의 이동의 권리가 장애인의 인간다운 삶을 보장하는 초석이자 이 사회의 진보와 인간해방을 위해 너무나도 기본적이고 절실한 해결 과제임을 깊이 인식하고 있다. 이에 김대중정권에게 다음과 같이 강력히 요구하며, 이에 대해 당국의 성실한 답변이 없을 시에는 모든 민주·진보 세력의 강력한 연대투쟁에 직면할 수밖에 없음을 엄중히 경고한다.

- 하나, 지하철의 모든 역사에 승강기를 설치하라
- 하나, 장애인도 대중버스를 이용할 수 있도록 대책을 즉각 강구하라
- 하나, 「장애인·노인·임상부동의편의증진보장장애관련법률」을 개정·강화하라
- 하나, 장애인이동권확보를 위해 정부와 장애인단체가 함께 협의할 「가칭」장애인이동권정책위원회」를 설치하라
- 하나, 김대중 정권은 장애인 이동권확보를 위한 기본적 요구에 대하여 정책 대안을 마련하고, 이를 바탕으로 즉각 성실한 대화에 임하라

**장애인이동권쟁취를위한 노동·인권·사회단체
공동성명서 참여단체**

광주여성장애인연대/교통장애인협회/노동해방이나팔수' 노동의소리'/노들장애인가간학교/다함께/다큐인/민주노동당/민중의료연합/전국민주노동조합총연맹/민중그룹'젠'/민중복지연대/인도주의실천의사협의회/사회당/사회진보연대/진보교육연대/서울여성노동조합/서울DPI/인권운동사랑방/작은사랑큰사랑회/장애여성공감/장애인권확보를위한전국청년학생연합/장애인실업자연대/장애인실업자종합지원센터/장애인편의시설축진시민연대/전국에바다대학생연대회의/전국특수교육과학생연합/참여연대/피노키오장애인자립생활센터/학생행동연대/한국독립생활공동체' 어우러기/한국뇌성마비장애인연합' 바름 /한국실로암선교회/한국자립생활NETWORK

[국민일보] 2001. 4. 20.

장애인이 살기 힘든 사회

스물한번째 '장애인의 날'을 맞았다. 하지만 장애인의 축제가 돼야 할 이 날은 올해도 시위와 함께 우울하게 찾아왔다. 장애인이 느끼는 사회적 장벽과 불편이 크게 개선되지 않았기 때문이다. 올해는 장애인의 날을 하루 앞둔 19일 '장애인 이동권 확보를 위한 연대회의'가 발족됐고 당일인 20일에는 장애인용 리프트조차 마련돼 있지 않은 서울 지하철 5호선 장안평역에서 100명의 장애인이 휠체어 시위를 벌였다. 이것이 우리의 현실이다.

선진국에 비해 우리나라에서는 공공장소에서 장애인을 만나기가 쉽지 않다고들 한다. 보건복지부 등록 장애인이 인구의 3%에 해당하는 150만명, 등록하지 않은 경우까지 합치면 450만명은 될 것으로 추산되는 만큼 다른 나라에 비해 수가 적은 때문은 아니다. 장애인을 위한 편의시설이 제대로 갖춰지지 않아 이동 자체가 힘들 뿐 아니라 장애를 부끄럽게 여기는 마음의 벽도 높아 집 안에 갇혀 있는 경우가 많기 때문이다. 일단 외출해도 장애인에게는 곳곳이 지뢰밭이다. 장애인들이 한 달에 평균 5번도 외출하지 못하며 37%가 태어나서 한 번도 영화를 본 적이 없다는 통계는 이를 뒷받침한다.

이동 자체가 힘든 상황이고 보면 장애인들이 취학이나 취업 등에서 부딪치는 차별은 더 말할 것도 없다. 장애인고용촉진법이 시행된 지 10년이 지났지만 지난해 6월말 현재 48개 정부투자·출연기관의 장애인 고용률은 1.93%에 불과해 의무 고용비율 2%를 밑돈다. 민간기업은 말할 것도 없어 30대 그룹의 장애인 고용률은 0.53%에 그치고 있다. 대학들도 신체검사 등을 통해 장애인 입학에 제한을 둔 곳이 적지 않다.

보건복지부에 따르면 우리나라 장애인의 89.4%가 질병이나 교통사고 등 각종 재해로 인한 후천성 장애인이라고 한다. 누구나 장애인이 될 수 있으며 그 수가 늘어나는 데 대한 우리 사회의 책임도 적지 않다는 의미다. 이제부터라도 정부는 물론 우리 스스로도 장애인 미개국의 부끄러운 통계를 줄이는 데 적극 나서 장애인이 활짝 웃는 장애인의 날을 맞을 수 있도록 힘을 모으자.

[한겨레] 2001. 8. 31

장애인 아픔을 외면하는 사회

"우리도 버스를 타고 싶다." 지체 장애인들의 절박한 호소가 가슴을 찌른다. 시내버스를 접거한 채 '이동권 보장' 등을 요구한 장애인들의 목소리에서 우리의 장애인 복지 현주소를 읽는다. 장애인들은 그동안 수없이 관계 부처에 대책을 호소했으나 성의를 보이지 않아 마지막 수단을 동원했다고 항변한다. 우리는 장애인들의 호소가 인간다운 삶을 위한 최소한의 요구라고 믿는다.

똑같은 국민인데도 장애인의 어려움을 배려한 시설은 빈약하기 이를 데 없다. 대도시도 예외는 아니다. 대도시의 장애인들의 활동을 가로막는 지옥이다. 그들은 집을 나서는 순간부터 통행을 가로막는 '높은 턱'에 부딪힌다. 가파른 길, 출입구, 층계, 문턱 등 걸림돌이 곳곳에 가로놓여 있다. 아파트 단지 안이나 동네 골목길조차 맘대로 나들이할 수 없는 게 현실이다. 혼자서는 큰 도로를 건너 거리를 거닐거나, 친지를 만나러 움직이는 일이 원천적으로 막혀 있다.

장애인의 이동권을 보장하는 법적 장치는 마련돼 있다. 그러나 법이 정한 시설도 제대로 갖춰지지 않은 것은 물론 안전하게 관리되지도 않고 있다. 일부 지하철역에 설치되어 장애인을 오르내리게 하는 기구(리프트)는 그들의 안전을 보장하지 못한다. 그런 장치에서 떨어진 장애인이 숨지거나 크게 다친 사고도 종종 일어난다. 대부분의 대학도 장애학생을 위한 법적 시설을 제대로 갖추지 못했다. 장애인이 휠체어에 몸을 실은 채 홀로 버스나 택시를 타는 일은 꿈에서나 가능한 일이다.

장애인들의 버스 점거사건은 사회적 무관심과 그릇된 인식에 대한 장애인들의 저항이기도 하다. 최근 휠체어나 목발 장애인의 '주택 방문권'을 위해 개인주택에도 장애인 편의시설을 의무화한 조례 제정을 추진하고 있는 미국 한 지방의회의 사례는 우리를 부끄럽게 한다. 장애인이 자유롭게 이동할 수 있는 권리를 보장하는 일은 이들의 사회 참여를 돕는 전제 조건이자, 장애인 문제 해결의 출발점이다.

[동아일보] 2001. 8. 31

“장애인도 버스타고 싶어요”

장애인이동권쟁취를위한연대회의' 소속 100여명이 29일 서울에서 시내버스를 점거하고 벌인 농성은 우리 사회가 무엇을 잊고 있었는지를 일깨워 준 사건이다. 버스 운전석에 쇠사슬로 몸을 묶은 채 장애인 이동권을 요구하는 그들의 모습은 나머지 모든 이들을 죄인으로 여기게 할 정도로 처절했다.

바로 전날 중증 척추장애인이 민주당 이일세(李一世) 당무위원이 당 개혁 워크숍이 열린 경기 성남시 새마을연수원에 휠체어로 진입하기가 불가능해 그냥 돌아온 일이 있었다. 또 올 1월에는 지하철 4호선 오이도역에서 휠체어 리프트가 추락해 70대 장애인 부부가 희생당한 사고 등 우리나라가 장애인 문제에 있어서 얼마나 후진적인지를 보여주는 사례는 비일비재하다.

배고프면 밥 먹는 것처럼 자유롭게 이동하는 것은 기본적 권리 라는 장애인들의 주장은 지극히 옳은 말이다. 그들이 단순히 지체부자유자라는 이유 때문에 이 사회에서 정상적으로 이동권을 행사할 수 없다면 그렇게 방치하고 있는 나머지 사람들의 교만은 비판과 반성의 대상이다.

보건복지부에 따르면 2000년 말 현재 국내의 장애인은 전체 인구의 3.07%인 133만 5000여명이다. 이 가운데 89.4%인 119만3000여명이 사고 재해 질병 등으로 인한 후천성 장애인이다. 이것은 누구나 언제 어디서든 뜻하지 않은 일로 장애인이 될 수 있다는 점

을 의미한다.

그런데도 관련 예산은 너무도 인색하다. 올해의 경우 고용촉진기금을 포함한 장애인 관련 예산이 전체 예산의 1%에도 못 미치는 3929억원에 불과하다. 복지국가로 분류되지 않는 이웃 일본의 경우도 3%가 넘고 미국 캐나다 독일 프랑스 등 복지 선진국은 장애인 관련 예산이 15~25%에 이른다는 점에서 우리나라는 '장애인 복지가 없는 나라'라고 해도 할말이 없다.

예산 타령만 할 때가 아니다. 이제 우리도 장애인 문제를 국가적 의제로 다룰 때가 됐다. 정부는 장애인이 사회의 일원으로 정상적 역할을 할 수 있는 종합대책을 마련해야 하며 우선적으로 이들에게 이동권을 제공하는 정책부터 추진하기 바란다.

장애인들이 어떤 형태의 차별도 없이 배우고 일하고 즐길 수 있도록 제도를 바꾸고 시설을 고치는 것은 사회의 의무다. 우리 모두가 함께 해결해야 할 이 사회적 과제에 게으르다면 그것은 나머지 사람들이 정신적 장애인임을 의미할 뿐이다.

[한겨레] 2002. 1. 24

장애인 이동권 획기적 변화 기대

장애인 이동권 쟁취를 위한 연대회의가 22일 보건복지부 장관을 상대로 "장애인들을 위해 충분한 노력을 하지 않아 헌법에 보장된 행복 추구권, 평등권 등을 침해당했다"며 헌법소원을 냈다. 국가인권위원회에도 건설교통부 장관을 상대로 "장애인을 배려하지 않는 대중교통 정책으로 대다수 장애인들을 차별하고 있다"며 진정서를 냈다. 이날은 꼭 1년 전 서울 오이도 전철역에서 한 장애인이 장애인용 리프트에서 추락해 숨진 날이었다. 그것은 우리나라에서 장애인의 외출이 '죽음을 각오해야 할 만큼' 위험한 일임을 보여준 비극적 사건이었다.

장애인이 제대로 된 인권을 누리기 위해 교육·취업 등 다양한 분야에서 적절한 배려와 동등한 기회가 부여되어야 하지만, 그 모든 것에 앞서야 하는 것이 자유로운 이동권의 보장이다. 그러나 우리의 도시 환경과 시민의식은 휠체어를 탄 장애인이 길에 나다니는 것을 아예 염두에도 두지 않고 있다. 최근 대도시 일부 지하철역이나 횡단보도 등에 장애인용 시설이 도입되고 있지만, 마지못해 시늉만 했다고 할 정도다. 새로 지어진 월드컵 경기장에도 장애인 관람석과 엘리베이터 등이 설치되었지만, 실제로 장애인이 사용하기 불가능한 것들이 태반이라고 한다.

유럽보다 장애인 복지에서 뒤졌던 미국은 1970년대 말 장애인 동등 대우를 보장하는 '장애 미국인법'을 선포했다. 이에 따라 모든 건물과 시설에 장애인 접근시설 설치를 의무화하고, 위반하면 호된 벌금을 물림으로써, 장애인도 어디든 불편 없이 다닐 수 있는 환경을 마련했다. 독일에는 그런 시설들은 물론이고, 장애인과 함께 기차나 비행기 여행을 하는 보호자 한 명에게 무료 탑승 혜택을 주는 제도도 있다.

이번 헌법소원과 인권위 진정이 우리 사회가 장애인 이동권을 보장하는 획기적인 변화의 출발점이 되기를 기대한다.

장애해방가

글.곡. 김호철

Bm F#7 Bm Em D F#
반 토막 몸 동이 토 살 아 간 다고 친 구 여 이 세 상 예 기 죽 지 마 라

Em D Bm Em G C# F#
배 틀 어 겨 한 쪽 으 로 사 느 니 반 쪽 이 라 도 풀 끝 게

Bm F# Bm Em D F#
말 분 인 장 예 복 지 법 조 한 마 지 우 리 의 생 존 을 비 웃 고 있 다

Em D Bm G C# F#
노 동 으 로 일 어 설 기 회 마 지 배 앓 긴 형 제 여 아

Bm A G F#
차 별 의 폭 력 눈 송 을 껴 고 사 백 만 의 힘 으 로 하 나 토 자

Bm A F#7 G F# Bm A
외 처 불 리 라 해 방 의 나 라 장 애 해 방 창 세 상 을 아

Bm D A7 D F#m
아 우 리 는 배 아 픈 고 통 의 시 현 마 지 사

Bm G E G F# Bm
위 싸 워 야 승 리 하 리 라

장애인 이동권 쟁취가

글.곡. 박태승

Dm Bb A7 Dm
차 . 별 과 억 입 을 은 명 으 로 참 아 온 동 지 여 기 나

Dm Bb C7 F Dm Gm Bb Em7(9) A7
긴 침 목 의 역 사 . 를 껴 뜨 리 . 나 가 세 인 간

Dm Bb A7 Dm
답 게 살 아 가 기 위 해 기 필 코 승 리 하 리 라 장 애

Dm Bb C7 F Dm Gm Dm/A Gm/Bb A7 Dm
해 방 의 첫 깃 발 이 여 이 동 권 쟁 취 투 쟁 이 여

C7 F Bb C7 F D7/F#
지 하 철 사 방 에 뚫 리 고 버 스 가 님 처 나 도

Gm Dm Gm Dm/A A7
우 리 에 게 는 도 하 나 의 벽 감 옥 이 따 로 없 다 네

Dm Gm C7 F D7/F#
투 쟁 으 로 세 상 열 어 가 리 라 이 동 권 쟁 취 하 리 라

Gm D7 Gm Dm Dm9/C Bb7 A7 Dm
우 폭 에 사 을 을 뚫 어 뚫 리 서 지 않 겠 다

언제부터 - 가 - 아침에 대양은
 위할게아 - 니라고 - 말하고 있었지
 나의 바람 - 가 - 나의 오 - 금 민낯 - 등은
 비같이 쪼개져버 - 권 - 채 방구석에 파묻혀고 남몰래고 너
 평등 밖에 인도 - 주 - 의 - 모두가들 - 은 영들이 - 지 - 허
 그렇게애 - 기 하거말 - 먼 실은영 - 거룩이아 -
 죽음 의리프드 - 위 - 에 - 첫 보거 - 폼 토폰 - 피고
 폭력 여것 없한 - - 나 의 눈 - 물 -
 두 주력 을 켜질 수있 이 비등어 - 건 내 손이 붙 노른 모를 굴 아 는 가

McoKeuk

날이날 수 없는 두 다리가 것 없이 위 한 것인 굴 아 는 가 - 내
 모습 저쪽같은 세상에 갇혀버린 네 모습 곧 모든 것을 평등 거꾸지도 않는 거것 약속 허 닥쳐라고 으 인 게나
 우편의 반야왔고 병아 석에 매기 물로 살고 있고 그런 식 으로 쳐다보는 차벽의 시선 하얀 속에 들끓는 열선 인 줄이나
 닥 쳐닥 - 처 - 락 - 무 권 범 신 이아 니다 무 권 쉰 - - 된다 - 사람답게 살고 싶다
 경 취 하 - 리 - 락 - 경애 인애들 권 취 열 이 가 - 리 - 락 장 애 해 방
 감정의 외사수평에 박 아(강제의-외사수) 단견의 - 손 끈 게 걸고서 -
 머리 원위 - 선 깨트 리 - 고 해방 서 상 영이 나가 리 - 락
 우리 가 말 하려 싶은 것 모든 사람들 다 함께 살아야
 다는 당연한 이말 허져 많고 긴 경애 포기할수 없는 우리의 자유 우리의 권리 더 이상 빼앗기며 싶지 않아요 괴서 없어
 알아이제는 이 계는

McoKeuk

[공동대표]

박경석(노들장애인야학), 강동진(민중복지연대), 박영희(장애여성공감), 김수태(장애인실업자종합지원센터), 이계준(장애인편의시설촉진시민연대), 윤두선(중증장애인독립생활연대), 류흥주(한국뇌성마비연합 바롬), 최용기(한국자립생활네트워크)

[공동대표단체]

- ▶ **노들장애인야학** 서울시 종로구 명륜동2가 237 아남주상복합아파트 301동111호
전화: 02)766 - 9101 전송: 766 - 9102
이메일 : master@nodl.or.kr 홈페이지 : access.jinbo.net
- ▶ **민중복지연대** 서울시 용산구 갈월동 8-48 신성빌딩4층(140-801)
전화 : 02)778 - 4017 전송 : 774 - 8773
홈페이지 : minbok.or.kr
- ▶ **장애여성공감** 서울시 강동구 명일동 47-1 세종프라자 705호
전화 : 02) 441 - 2384 전송 : 441 - 2328
홈페이지 : wde.or.kr
- ▶ **장애인실업자 종합지원센터** 서울시 양천구 신정4동 986-15번지 지층
전화 : 02) 2602 - 8091 전송 : 2602 - 4892
이메일 : duss21@chollian.net 홈페이지 : jscenter.or.kr
- ▶ **장애인편의시설 촉진시민연대** 서울시 종로구 낙원동58-1 종로오피스텔 1306호
전화 : 02) 765 - 6835 전송 : 765 - 1385
홈페이지 : webmaster@indiliving.org
- ▶ **한국뇌성마비연합 바롬** 서울특별시 광진구 중곡2동 119-17 (우)142-222
전화 : 02-3437-2081 전송 : 3437-2081
이메일 : godahura@hotmail.com 홈페이지 : barrom.com
- ▶ **한국자립생활네트워크** 서울 광진구 자양1동 226-25번 101호
전화 : 02) 456 - 9464
이메일 : memolove@hanmail.net 홈페이지 : knil.org
- ▶ **중증장애인 독립생활연대** 홈페이지 : indiliving.org
전자우편 : webmaster@indiliving.org

[참가단체]

- ▶ **노동해방이나팔수 "노동의소리"** 전화 : 02)599-5013,011-211-8966
e-mail : song@nodong.com
- ▶ **다큐인** 서울 구로구 신도림동 426-26 3F (152-070)
전화 : 02)2631-8395 http://docuin.jinbo.net
e-mail to : docuin@docuin.jinbo.net

- ▶ **민중그룹"젠"** 전화 : 02)824 - 9538 전송 : 815 - 6625
이메일 : toosa@zennara.com 홈페이지 : zennara.com
- ▶ **서울장애인연맹** 서울 광진구 구의동 16-3 정립회관 본관 5층
전화 : 447-0277 전송 : 447-0276
홈페이지 : dpiseoul.or.kr
- ▶ **인도주의실천의사협회** 서울시 종로구 명륜동 2가 8-4 2층 (110-552)
전화 : 766-6024, 전송 : 766-6025
홈페이지 : humanmed.org
- ▶ **전국에바다대학생연대회의** 홈페이지 : eptjinbo.net
- ▶ **피노키오자립생활센터** 서울시 동대문구 제기2동 220번지
전화 : 957 -3004(내선409) 이메일 : pncco@korea.com
- ▶ **한국교통장애인협회**
- ▶ **한국독립생활공동체"어우러기"**
- ▶ **빛장울여는사람들**
- ▶ **장애인인권확보를위한전국청년학생연합**

▶ **전국민중연대 참가단체(39개 단체)**

[전국민중연대]건강사회를위한보건의료단체대표자회의/기독시민사회연대/노동인권회관/노동자의힘/노동조합기업경영연구소/민중정기수호협의회/민중화해자주통일협의회/민주노동당/민주언론운동시민연합/민주주의민중통일전국연합/민주화를위한전국교수협의회/범민련남측본부/사회진보를위한민주연대/영등포산업선교회/예장민중교회선교연합/외국인노동자대책협의회/전국노동단체연합/전국노동운동단체협의회/전국농민회총연맹/전국민주노동조합총연맹/전국불교운동연합/전국빈민연합/전국여성농민회총연합/학생행동연대/전국학생대표자협의회(준)/전국학생연대회의/전국학생회협의회의/전태일기념사업회/진보교육연구소/천주교정의구현전국연합/사회당/청년환경센터/통일광장/평등사회를 위한 민중의료연합/한국노동사회연구소/한국노동이론정책연구소/한국대학총학생회연합/한국비정규노동센터/한국청년단체협의회

[광주장애인이동권연대]

광주여성장애연대 / 한국실로암선교회

[대전장애인이동권연대]

모두사랑장애인가간학교

[부산장애인이동권연대]

빛장울여는사람들

[울산장애인이동권연대] 준비모임