

치하였다. 그 당시 설치된 시각장애인용 유도로는 역사 외부 출입구에서 대합실을 거쳐 승강장의 승차위치까지 바닥면에 소정의 유도타일을 설치했으며, 외부 출입구와 대합실, 승강장 칸의 내부 계단의 난간에는 알루미늄 제품의 점자 안내판을 부착하여 방향을 표시할 수 있도록 하였다.

25) 1996년 2월 28일 공공시설물 장애인 평가제 도입

공공시설물에 설치되어 있는 장애인 편의시설 및 설비의 문제점·개선책 등에 관한 장애인의 실질적인 체험을 바탕으로 한 '공공시설물 장애인 평가제'가 국내에서 처음으로 서울 광진구청에 의해 시도되었다. 동사무소, 사회복지시설, 교통시설, 공원시설, 보행시설 및 도로시설, 기타 공공시설 유무, 안전성, 심리적 만족성, 효율성 등과 함께 생활에 밀접하는 다중이용시설도 병행하여 조사평가를 실시하였다.

26) 1996년 3월 4일 서울시 장애인 편의시설 설치 활성화 계획 발표

서울시는 이미 건설된 공공시설에 대해 오는 1999년까지 장애인용 출입문, 승강기, 주차장, 경사로, 휠체어리프트, 시각장애인용 유도로 등 모두 18개 항목의 편의시설을 갖추도록 강력히 행정조치키로 했다. 서울시는 또 앞으로 건설되는 공공시설에 대해서는 설계, 인·허가 단계에서 장애인 편의시설 설치조건을 명시·이행토록 할 방침이다. 서울시의 이러한 조치는 1995년도 1월부터 편의시설 설치규칙이 시행되고 있음에도 불구하고 강력한 행정조치가 없어 건물주가 장애인 편의시설 설치기준을 외면하고 있다는 판단에 따른 것이다.

27) 1996년 4월 23일 지하철·공항 장애인 편의시설 확충

건설교통부는 장애인들의 교통시설 이용불편을 해소하기 위해 1998년까지 단계적으로 개통되는 서울 2기 지하철(5~8호선)에 승강기, 휠체어 리프트 등 장애인 편의시설을 대폭 확충키로 했다. 특히 서울 1기 지하철(1~4호선)에 1대뿐인 장애인 전용 승강기를 크게 늘리기로 하고 5호선 16개역에 31대, 6호선 11개역에 30대, 7호선 14개 역에 32대, 8호선 4개 역에 10대 등 모두 45개 역에 103대를 설치할 계획을 발표하였다.

28) 1996년 4월 18일

사단법인 장애우권익문제연구소에서는 1995년 6월 20일부터 7월 30일까지 40일간 강남대학교, 이화여자대학교 등 장애인 대학특례입학 실시 18개 대학 24개 캠퍼스를 대상으로 대학 내 장애인 편의시설 실태와 문제점을 실측 전수조사하였다. 이 조사내용을 토대로 1996년 4월 18일(목) 오후 2시 태화기독교사회복지

관 강당에서 '장애인 대학특례입학 실시대상 대학교 편의시설 실태조사 및 장애인의 대학생활 조사발표회'를 가졌다.

29) 1996년 6월 24일 철도청, '철도 장애인 편의시설 정비계획' 수립

현재 장애인 편의시설이 설치된 곳은 일산선 등 일부 역에 불과하지만, 장애인들의 사회생활 참여를 적극 유도하기 위해 오는 2004년까지 3백여 모든 역에 장애인 편의시설을 마련하기로 했다. 이번에 설치되는 장애인 편의시설은 경사로, 개·집표구와 출입구폭 확장, 유도로, 승강장 점형블록, 장애인용 화장실, 계단 손잡이 및 점자표시, 위험 감지용 점자블록, 장애인 전용 주차장, 장애인 전용 승강기, 열차 승강용 전용 리프트, 객실 안내용 문자판 등 장애인들에게 실질적으로 도움을 줄 수 있도록 계획하고 있다. 장애인 편의시설을 설치하기 위한 소요 예산은 모두 661억원으로 이 가운데 494억원은 편의시설 설치에, 167억원은 장애인 편의시설 정비에 각각 투자할 방침이다.

30) 1997년 3월 17일

편의증진법(법률 제5332호)이 국회에서 통과되었으며, 4월 10일 제정, 공포되었다. 본 법률은 본문 29조와 부칙 3조로 구성되어 있으며, 공포 후 1년 후인 1998년 4월 11일부터 시행된다. 그 후 보건복지부는 1998년 2월 24일 동법 시행령(대통령령 제15,675호)을 제정하였으며, 1998년 2월 28일에는 동법 시행규칙(안)을 입법예고하였다.

31) 1997년 3월 19일

한국장애인복지공동대책협의회는 국회의원회관 소회의실에서 '편의증진법' 발전 방안을 위한 포럼을 개최하였다.

32) 1997년 3월 28일

보건복지부 중회의실에서 '장애인 복지발전 5개년 계획' 수립을 위한 실무총괄반 회의를 개최하였으며, 11개 추진과제의 하나로 '장애인 편의시설 설치 활성화' 분야를 선정하였다.

33) 1997년 12월 9일

제2차 장애인복지대책위원회에서 '장애인복지발전 5개년 계획(1998~2002)'을 확정하였으며, 1997. 12. 11 보건복지부, 교육부, 노동부 등 3개부처 합동으로 종합보고 회의를 개최하였다.

III. 장애인 편의시설 설치 활성화 정책

지난 1997년 12월 9일 확정된 '장애인 복지발전 5개년 계획(1998~2002)'은 보건 복지부·교육부·노동부 등 관련부처뿐만 아니라, 장애인 당사자와 민간전문가들이 모두 참여하여 수립한 우리 나라 최초의 장애인복지 중·장기 종합계획이다. 이 계획에 수록된 '장애인 편의시설 설치 활성화' 부문을 살펴보는 것은 향후 정부의 장애인 편의시설 정책을 가늠할 수 있는 좋은 계기가 될 것이다.

1. 장애인과 더불어 사는 생활환경 조성

1) 보행환경(보도) 정비

- 대상시설에 용이하게 접근할 수 있게 도로(보도)의 단차제거(2000년)
 - 횡단보도의 단차는 2cm 이하로 턱낫추기를 하거나 연석경사로 설치
- 시각장애인용 유도블록 설치기준을 마련(1998년)하여 전국적으로 통일되게 설치
- 신호기가 설치되어 있는 횡단보도에는 음향신호기 확충(2002년)
 - 음향내용 등 통일된 시각장애인용 음향신호기 설치 확대

2) 출입구 장애턱 제거 및 안내표시 완비

- 공공청사, 종합병원, 학교, 버스터미널 등 대상시설 출입구에 있는 장애턱은 제거하거나 경사로 등 대체수단 설치(2000년까지)
- 대상시설의 주요 출입구에 편의시설 설치상황을 표기한 건물 내부구조도(활자와 점자인쇄 병기) 설치(2000년까지)
- 편의시설이 설치되어 있는 곳에는 편의시설 안내표시 부착

3) 공공기관 적정 배치 및 장애인이 살기 좋은 지역사회 조성

- 장애인이 자주 이용하는 공공시설은 건물 1층에 배치(2000년까지)
 - 각급 학교의 장애인 학생은 1층에 있는 교실·기숙사에 우선 배치(1998년)
- 편의시설 설치가 조기 정착될 수 있도록 '장애인 먼저' 운동의 일환으로 '장애인이 살기 좋은 장애 없는 공간 만들기' 운동 전개

2. 건축물 및 설비에 대한 편의시설 확충

1) 편의시설 설치 국가종합계획 수립·시행

- 국가종합계획을 수립하여 국가정책 사업으로 편의시설 설치 추진
 - 전국의 모든 대상시설에 대한 편의시설 실태 조사 실시(1998년) 후 지방자치단체별로 편의시설 설치계획 수립
 - 이를 토대로 국가종합계획 수립

2) 편의시설 설치 지원

- 자발적인 편의시설 설치를 위해 경제적·기술적 지원
 - '조세감면규제법' 등 조세관계 법령개정 추진(1998년)
 - 편의시설 상세 표준도 작성·배포(1999년)
- '편의시설 설치 촉진기금' 조성
 - 연구개발, 기술지원, 교육·홍보, 설치자금의 융자·보조사업 등에 활용
- 교육시설은 장애인의 교육기회를 보장하기 위하여 편의시설 설치 조기 완료(2000년까지 : 교육부)
 - 설치자금의 전액 또는 일부를 우선 보조하고 대학 평가시 가산점 부여

3. 장애인에 대한 교통서비스 증진 및 복지교통 구현

1) 대중교통 이용편의 증진

- 신규로 배치되는 노선버스에는 시각장애인을 위한 안내방송은 물론 청각장애인을 위한 문자안내판 설치 권장(1998년)
- 도시철도(지하철)와 철도시설에 편의시설 완비
 - 신규로 배치되는 차량에는 청각장애인을 위한 문자안내판 설치
 - 객차에 장애인 전용 좌석 설치, 시각장애인용 유도로 및 장애인 비디오폰 설치, 1개 열차당 1량 이상 객차에 휠체어 승강장치, 장애인용 화장실 등 구비 권장

2) 장애인 자기운전자 지원 강화

- 고속도로와 국도변 휴게소에 편의시설 설치의무화(1998년)

- 공공기관 및 공중이용시설 등에 장애인 전용주차구역 설치 확대

3) 특별수송서비스 도입

- 중증장애인을 위하여 특장차를 이용한 door-to-door 서비스 제공
 - 2000년까지 6개 도시에서 시범사업을 실시하고 2002년까지 16개 시·도로 확대

4. 다각적인 장애인 편의증진 방안 강구

1) 편의시설에 대한 교육·홍보 강화

- 국민의 인식개선을 위하여 언론, 방송 등을 통한 지속적 홍보 실시
- 일선 공무원, 건축사, 도시 및 토목설계자 등을 대상으로 매년 1회 이상 정기교육 실시

2) 편의시설 연구지원센터 설치

- 편의시설 설치를 촉진·지원하기 위하여 편의시설 연구지원 기능 확충
 - 독립된 센터로 설치하거나 기존 장애인복지 관련 연구소 또는 기관 내에 편의시설분과 설치

3) 공익근무요원 배치·활용

- 편의시설의 물리적 특성을 보완하기 위하여 공익근무요원 배치
 - 국가 및 지방자치단체뿐만 아니라 도시철도공사 등에서도 활용 가능하도록 병역법 개정 추진(1998년)

4) 통신·이동 및 시설 이용상 편의제공

- 장애인의 이동 및 여행 편의를 위하여 대중교통수단 노선안내도와 안내지도(활자본과 점자본 등 2종) 등 제작·보급(1999년)
- 장애인의 이용이 많은 공공시설에는 휠체어·점역안내 책자 등 비치
 - 국공립도서관에는 점자도서, 녹음도서, 확대독서기 등 비치
- 장애인용 공중전화부스 설치 확대 및 점자전화번호부 발행·보급

5) 주택 개조비용 보조

- 편의시설 설치를 목적으로 장애인 본인 거주 주택을 개조하는 경우 비용 일부 보조(2000년)

IV. 맺는 말

장애인 편의시설이란 장애인들이 자유롭고 편리하게 사용할 수 있는 시설을 뜻하며, 편의시설의 확보는 장애인들의 일상적인 생활이 자립적으로 영위됨으로써 개인적으로 비장애인과 동등한 삶의 확보를 통한 인간권리의 회복이며, 나아가 사회와의 통합을 통한 복지사회의 구현은 물론 국가 경쟁력을 높이는 데도 크게 기여할 것이다. 따라서 장애인 편의시설의 확보는 사회적인 구호도 필요하겠지만, 실질적인 방안의 강구가 시급한 실정이다.

지난 20여 년간의 장애인복지의 발전에도 불구하고 다수의 장애인들이 사회의 물리적 장벽 때문에 여전히 거리로 나오길 꺼려한다는 것이 현실임은 부인할 수 없다. 장애인의 활동편의를 도모하고 사회참여 기회를 확대하기 위해 정부는 장애인 편의시설 설치를 실행토록 여러 가지 시책을 마련하고 관련법령을 개정·제정하였지만 아직까지 그 실효성은 의문시되고 있다. 그간의 장애인 편의시설 설치에 관한 정부의 시책은 문제발생시 여러 가지 대책이 발표되었지만, 미봉적인 해결을 위한 '말뿐인 행정'에 불과하였고, 법·제도 역시 총체적인 입장에서 체계적으로 마련되는 것이 아니라, 그때 그때의 필요성에 의해 산발적으로 보완되었음을 부인할 수 없다. 장애인 편의시설에 관한 연구 역시 편의시설 설치기준에 관한 연구에 치우쳐 보행과 시설 설치기준에 관한 연구는 여러 기관에서 보고서를 내어놓고 있으나, 이 보고서를 역시 사회 전 분야에 보급·활용되지 못하고 각 기관 자체의 자료로 활용되고 있을 뿐이다. 장애인 보행시설과 관련된 연구는 아직 초기단계라고 볼 수 있으나 앞으로 개개의 시설기준보다 시설기준의 연계성이나 보행의 연속성, 이동권·접근권에 대한 법적 체계에 대한 연구가 활발히 논의될 것으로 전망된다.

우리 나라에서 장애인이 다른 사람의 도움을 받지 않고, 안전하고 편리하게 시설물과 설비를 이용하고, 자유롭게 이동한다는 것은 아직까지 거의 불가능하다. 이것은

법·제도의 미비나 예산의 부족도 문제였지만 보다 근본적으로 장애인에 대한 인식 부족과 장애계 스스로의 노력 부족에 기인한다고 할 수 있다. 장애인 편의시설의 정비는 결코 소수의 장애인만을 위한 특별혜택이 아니라 장애인에게는 기본권으로서의 접근권의 보장이며, 동시에 일반시민에게는 보다 쾌적하고 편리한 도시환경의 제공이라는 인식이 필요하다.

최근 편의시설 설치에 관한 장애계의 노력이 활발하고, 시민운동의 차원에서 연대하여 전개되고 있음은 앞으로의 전망을 밝게 해주는 청신호라 할 수 있다. 그러므로 국가법령의 강제력에만 의존할 것이 아니라 장애인 본인의 자활·자립의지와 권리 의식, 시설주의 장애인에 대한 바람직한 인식과 협조가 편의시설 설치의 실효성을 좌우하리라 생각한다. 장애인들의 적극적인 사회참여의 노력과 의지, 그리고 장애인 편의시설이 낭비가 아닌 더불어 함께 사는 생활환경을 조성하는 필요불가결한 시설이라는 공감대를 형성하도록 우리 모두 노력해야 하겠다.

참고문헌

- 강경선. "법률적 의미로 본 장애우 접근권". 장애우권익문제연구소 창립7주년기념심포지움 자료집. 장애우권익문제연구소. 1994.
- 권오선 외. "서울시내 공공건물의 장애인 편의시설에 관한 실태조사". 국립재활원. 1993.
- 김정렬. "장애인 대학생의 교육시설 접근권에 관한 연구". 미간행석사논문. 중앙대학교 사회개발대학원. 1996.
- 박옥순. "지하철 장애인 편의시설 실태조사 분석". 월간 『함께걸음』. 1994년 5월호.
- 박을중. "장애인 편의시설 설치의 변천". 『한국장애인복지변천사』. 한국재활재단. 1996.
- 서선호. "우리 나라 장애인 편의시설의 개선 방안에 관한 연구". 미간행석사논문. 경희대학교 행정대학원. 1993.
- 서울시정개발연구원. "장애인편의시설에 관한 기초조사". 1995.
- 도로교통안전협회. "장애인을 위한 안전시설 기준연구". 1995.
- 보건복지부. "보건행정백서". 1985-1996.
- 보건복지부. 『장애인복지발전5개년계획』. 1997.
- 장애우권익문제연구소. "지방자치시대의 장애우 접근권, 어떻게 확보할 것인가". 1994.
- 한국건설기술연구소. "신체장애인을 위한 시설물 설계기준연구". 1987.
- 한국장애인복지체육회. "장애인편의시설의 설치방법 및 세부기준연구". 1992.
- 한국지체장애인협회. "공공기관 장애인 편의시설 실태조사 자료집". 1995.
- 한국토지개발공사. "노약자와 장애인을 위한 외부공간 및 시설에 관한 연구". 1987.
- 한국토지개발공사. "장애인을 고려한 단지내 편의시설 설치 기준". 1995.



사례를 통해 본 장애인 접근권 운동 I

박옥순
장애우권익문제연구소 교육정책부장

- I. 장애인 인권과 접근권 운동
- II. 접근권 확보를 위한 사업
- III. 접근권 확보를 위한 과제

I. 장애인 인권과 접근권 운동

1. 장애인 인권보장과 접근권

우리 사회에서 장애인 접근권 운동의 역사는 그리 길지 않다. 80년대 중반에 시작된 장애인의 생존권, 교육권, 노동권 등의 권리찾기운동에 비교하면 그 역사¹⁾는 더욱 짧다. '접근권'이라는 용어가 사용된 지도 불과 4, 5년밖에 되지 않았다. 더구나 장애인 문제해결의 최우선 과제를 '접근권'으로 보기 시작한 것도 불과 3, 4년 전이다. 당시에는 '접근권'이라는 용어조차 낯설고 생경해서 일반 사회는 물론이고 장애계조차 이해하기가 힘들었다. 접근권이란 무엇인가? 장애인에게 접근권은 어떤 의미를 갖는가? 하는 질문을 자주 받아야 했던 것이다. 지금도 이런 질문은 여전하다.

'장애인 접근권'이라는 용어가 처음 사용된 때는 1993년 말, 우리 사회에서는 아마 장애우권익문제연구소(이하 연구소)가 그 진원지일 것이다. 강경선(방송통신대학 법학과) 교수는 광의의 개념으로 접근권²⁾을 해석했다. 강 교수에 따르면 "접근권은 헌법상 보장된 국민의 기본권을 실제적이고 절차적으로 보장하기 위하여 구안된 권리개념이다. 말하자면 접근권은 '표현의 자유', '알권리'를 포함하여 '반론권'까지도 보장하기 위해 현대에 새로 도입된 권리이며, 모든 국민의 인권을 보장하는 권리로서 이해해야 한다"는 것이다. 이와 관련하여 강 교수는 "접근권을 장애인의 인권 보장을 위한 권리로서 적극적으로 도입해야 한다"고 주장했다. 강 교수는 장애인 접근권의 현실적인 목표를 우리 사회와 여러 형태의 '복지'에 접근할 수 있는 권리로 보고 이를 위해서 실질적인 법제도 및 인식개선이 필요하다고 강조했다.

강 교수의 이런 학자적 정의가 우리에게 어려운 느낌을 주지만, 간단하게 이해³⁾할 수도 있다. 교통시설을 포함한 각종 편의시설과 복지시책, 그리고 정보 등에 '접근할 수 있는 권리'가 바로 접근권이다. 예컨대 지하철을 이용할 수 있는 권리, 각종 복지시책을 알 권리, 이 시책에 맞는 각종 혜택을 누릴 수 있는 권리 등이 접근권을 보장하는 예이다. 연구소가 '이동권'에

1) 김정열, 장애인 대학생의 교육시설 접근권에 관한 연구, 1996

2) 강경선, 함께걸음, 1994.4월호, p.21

3) 전홍윤, 함께걸음, 1994.4월호, 5월호

대해 관심을 갖게 된 것은 접근권이라는 용어가 사용되기 훨씬 이전이다.

2. 이동권과 접근권

모든 기본권 보장을 위한 최우선 과제로 이동권을 포함한 접근권 논의가 이루어졌다. 교육을 받기 위해서는 학교라는 시설에 접근해야 하고 학교와 관련된 각종 정보에도 접근해야 한다. 또 일을 하기 위해서도 일터라는 시설에 접근해야 하고 일과 관련된 수많은 정보에 접근해야 한다. 이는 이동권 보장만으로는 해결될 수 없다. 올해 마흔을 넘긴 한 여성장애인은 자신이 왜 정규교육을 전혀 받지 못했는지에 대해 아래와 같이 말했다.

저는 10살이 될 때까지 학교라는 것이 있는지 몰랐어요. 왼쪽 발가락만 사용할 수 있는 저를 우리 부모님은 아예 학교에 보낼 생각을 하지 않았지요. 그래서 제게 말도 안 했구요. 우연히 우리 동네 애들과 얘기할 기회가 있었는데 학교 얘기를 하더라고요. 저는 집에 오자마자 부모님께 학교에 보내달라고 떼를 썼지요. 부모님은 돈을 벌면 가정교사를 대주겠다고 말씀하셨는데, 가정형편은 끝내 좋아지지 않았고 옆친 데 덮친 격으로 아버님이 돌아가셔서 정규교육은 커녕 아무런 교육도 받지 못했습니다.

이 여성은 혼자서 학교라는 '시설'에 갈 수도 없었지만, 기본적으로 학교가 있다는 정보조차 얻지 못했던 것이다.

장애인의 삶은 집에서부터 투쟁이다. 방문의 턱, 싱크대 높이, 개수대 위치, 대문으로 난 5,6개의 계단 등, 안전하고 편안한 삶과는 거리가 멀다. 그뿐인가. 어렵고 힘든 상황을 이겨내고 집을 나서겠다는 결심을 했을 때는 가족들의 곱지 않은 시선을 받아야 하고 아예 외출금지 압박까지 받는다. 어렵게 대문을 나서더라도 거리마다 발에 채이는 턱과 계단, 또 사람들의 불편한 시선과 마주쳐야 한다.

또 장애인 편의시설 설치 문제를 오직 '예산'과 결부지어 생각하는 입법·행정가들의 편견⁴⁾은 우리 사회를 장애인 '통제 구역'으로 만드는데 결정적인 역할을 하고 있다.

문제의 심각성은 접근권을 보장받지 못해 죽음에 이르는 것이다. 서울 시장에게 '거리의 턱을 없애 달라'는 유

4) 박옥순, 함께걸음, 1994.7월호, p.17

서를 남기고 유명을 달리한 고 김순석씨나 비탈진 경사로에서 휠체어가 미끄러져 사망한 고 백원옥씨⁵⁾의 예는 장애인 접근권 문제의 심각성을 함축해서 드러내고 있다. 이런 사회적 상황에서 '접근권은 장애인의 필연적 권리'라는 인식이 확산된 것이다.

3. 접근권 운동의 시작

장애계는 장애인 접근권 확보를 위해 여러 노력을 기울였다. 이 중 연구소가 추진한 사업을 중심으로 장애인 접근권 운동을 논하고자 한다. 다음은 연구소의 장애인 접근권 운동의 기초와 방향이다.

연구소는 장애인 접근권 이념을 널리 알리는 것을 '접근권 운동'의 첫 과제로 삼는다. 접근권이라는 용어의 낯설음으로 많은 사람들이 궁급해하고 운동이 더 이상 확대되지 않기 때문이다. 이를 위해 연구소는 언제나 '접근권 확보'를 전제로 사업을 추진한다. 그리고 실태조사를 통해 현황과 문제를 파악하고 대안을 마련하는 등의 대안운동을 함으로써 연구소의 장애인운동의 기초와 방향을 유지하고 발전시킨다.

연구소에서 접근권 운동이 본격적으로 시작된 것은 1994년이다. 그 해에 녹색교통운동과 공동연대로 '지하철 편의시설 실태조사'와 '함께걸음 시민대행진'을 개최했다. 그리고 특례입학을 실시하는 '대학 내 편의시설 실태조사'와 '장애인 대학생의 학교생활에 대한 설문조사'를 실시하여 교육시설에 대한 장애인 접근도를 파악하고 지방자치시대의 장애인 접근권을 주제로 심포지움을 개최했다. 그리고 장애인 편의시설법 제정을 위한 입법 활동 등 크고 작은 사업들을 진행했다.

이 글은 그 동안 연구소가 수행했던 각종 사업별 기획과 준비과정, 사업진행 등을 당시의 상황에 맞춰 실무자 입장에서 썼다. 특히 사회적 상황과 결부지어 결과와 평가를 곁들였다. 여기에 '장애인복지공동대책위원회(위원장 김성재, 이하 공대위)' 활동을 삽입했다. 그 이유는 1992년부터 2년 동안 공대위가 장애인 이동권 확보사업을 벌인 이후부터 연구소가 접근권 운동을 시작했기 때문이다.

5) 김정열, 장애우대학 자료집, 1996, p.57

II. 접근권 확보를 위한 사업

1. 공대위의 이동권 확보사업

장애계에서 장애인 이동권 확보를 위한 사업을 가장 먼저 추진한 곳은 공대위일 것이다. 공대위는 장애인이 법·제도적으로 일정 수준의 교육권과 노동권을 보장받았음에도 불구하고 제대로 그 혜택을 누리지 못하는 이유가 이동권 제한에 있다고 보았다. 따라서 공대위는 1992년 3월에 열린 제1차 운영위원회에서 주요사업 세 가지 중의 하나로 장애인 이동권 사업을 결정했다. 다른 두 가지 사업은 장애인 교육권 확보, 대통령 선거대비 사업이었으며 이 두 사업의 비중이 너무 커서 이동권 사업은 공문 등을 통해 진행했다.

공대위 사업이 결정된 시기와 때를 맞추어 제2기 지하철공사가 진행되고 있었다. 공대위는 1992년 4월경 철도청과 지하철공사, 서울시 지하철건설본부에 기존의 역사와 새로 건설하는 모든 역사에 장애인 편의시설 설치를 요구하는 공문을 발송했다. 각 기관들은 장애인 편의시설 설치를 동의하면서도 '예산'이 문제라며 답변을 피했다. 다시 공문을 보내고 또 보내고, 이렇게 20여 차례 공문이 오가는 동안 답신이 약간씩 변해 갔다.

처음에는 아예 답변도 없었다. 그러다가 일정 정도의 형식을 담은 공문서를 보내 왔다. 그리고 전화를 주고받는 과정에서 기관 담당자들은 관련 법규가 있다면 예산이 부족해도 어떤 방법을 동원하든지 편의시설을 설치할 것이라고 답변했다. 당시 이 기관들이 보내 온 문서상의 답변을 요약하면 다음과 같다.

1기 지하철 역사에 편의시설을 설치하는 것은 무리여서 예산이 허락하는 한도 내에서 앞으로 설치하겠다. 그러나 에스컬레이터, 엘리베이터, 휠체어리프트, 체어메이트 등의 시설을 2,3기 지하철에는 반드시 설치하고 휠체어를 사용하는 장애인이 쉽게 이용하도록 90cm 이상의 개찰구를 확보하며 시각장애인용 유도블록과 청각 장애인용 전광안내판을 설치하겠다.

이에 앞서 서울시 지하철건설본부는 1기 지하철 환승역에 이동식 휠체어리프트(체어메이트) 20대를 설치하겠다고 발표함으로써 사업성과의 전망을 보여 주었다.

당시 공대위의 이런 움직임에 열기를 더해 준 사건이 있었다.

1993년 새로 입각한 김영삼 정부가 4월 장애인의 달을 맞이하여 '장애인 지하철 요금 전액 면제'를 발표한 것이다. 이에 장애계는 "지하철 요금을 낼 테니 편의시설을 설치하라"며 '선심성 정책'을 비난하는 성명서를 발표하는 등 이동권 운동에 박차를 가했다. 공문이 안 되면 직접 찾아가고, 직접 찾아가서 소득 없는 답변을 들으면 다시 전화하고, 또 공문을 보내는 등 공대위는 2년간에 걸쳐 관계기관들을 공문과 전화 등으로 괴롭히는(?) 이동권 확보운동을 계속했다.

이렇게 활동한 공대위는 장애인 이동권 확보사업을 정리하며 각 부처 담당자의 편의시설 설치에 관한 인식을 개선했으며 일부나마 편의시설이 설치되어 약간의 성과를 거뒀다고 평가했다. 무엇보다도 장애인 편의시설 설치에 관한 법적 근거 마련이 우선 과제를 확인하는 계기가 된 것이다. 이외에도 공대위는 한국방송공사에 장애인 관련 정규 프로그램 편성과 청각장애인 운전 면허취득을 요구하기도 했다. 당시 공대위가 공문과 전화만으로 사업성과를 거둔 것은 임의단체와 법인단체, 관련학과 학생, 각 대학 수화동아리 등을 포함하여 50여 개가 넘는 연대조직이 힘을 모았기 때문으로 분석된다.

2. 녹색교통운동과의 연대

연구소는 공대위의 사업평가와 과제를 인수받았다. 1993년 12월에 연구소 정책협의회를 통해 94년을 '장애인 접근권 확보의 해'로 정하고 9월 '정기국회의 장애인 편의시설에 관한 기본법 제정'을 목표로 장애인 이동권을 비롯한 접근권에 관한 사회화와 여론형성 사업을 추진키로 했다. 이는 정책입안자 및 행정가들의 관심을 유도하고 '운동'으로서 장애인의 접근권 확보사업을 하기 위한 결정이었다.

이런 사업 기조 속에서 1994년 1월 녹색교통운동과의 연대논의가 시작됐다. 1987년 설립 이후 대안운동⁶⁾에 방향을 맞춘 연구소는 장애인 접근권운동이 장애계뿐 아니라 시민사회계와의 연대로 그 영향력을 확산한다는 차원에서 녹색교통운동과의 연대 논의를 시작한 것이다.

지난 1980년대 중반부터 시작된 장애인운동은 생존권에 기초한 장애인복지법, 노동권 확보를 위한 고용촉진법, 의무교육권 확보를 위한 특수교육진흥법 등 법·제도 개선을 포함하여 스스로가 대안을 마련하고 그 대안이 정책

6) 김정열, 장애인복지 정책입문, 1997. p.41

으로 입안되고 실제로 시행될 수 있도록 압력을 행사하는 대안운동이었다. 그리고 대안운동은 시민사회단체와의 연대를 통해 일정한 성과를 거두기도 했다.

당시에 연구소와 경실련, YMCA연맹, 환경운동연합, 녹색교통운동은 '시민의 지하철 만들기 모임'을 통해 각 분야별 교통문제에 대한 대안을 연구하여 '서울시 지하철 문제의 현황과 해결방안'이라는 공청회를 개최하는 등 '지옥철이 아닌 안전하고 쾌적한 지하철' 환경을 만들기 위한 시민연대 활동을 하고 있었다.

이 시기에 녹색교통운동이라는 단 하나의 단체와 연대를 한 것은 과의운동이 아닌 단체 내의 중심사업으로 두 단체가 깊이 있고 적극적인 대안운동을 한다는 데 큰 의의를 두었기 때문이다. 1991년 출범한 녹색교통운동은 '시민의 보행권 찾기를 위한 걷기대회'를 개최하는 등 교통문제와 관련된 시민의 권리운동을 중점적으로 추진했다. 특히 직원들과 회원이 함께 교통문제에 관한 운동적 문제의식을 가지고 해결방안을 모색하고 문제해결의 궁극적인 토대를 조직운동에서 찾는다는 점에서 연구소와 비슷한 면을 가지고 있었다.

녹색교통운동은 교통문제를, 연구소는 장애인 이동권 문제를 접목시켜 '장애인과 교통약자의 이동권 확보'라는 하나의 목표를 설정하고 장애인의 이동권리 확보에 대한 서로의 의지를 확인하며 다음과 같은 운동의 방향과 원칙을 만들었다.

우리 사회의 교통을 비롯한 삶의 환경은 사람보다는 차나 기타 이용수단을 위한 환경이다. 이 환경은 수출 지향적 경제성장에 초점을 맞춘 국가운동 기조에서 비롯됐으며 결국 이용수단에 의해 인간이 지배를 받는 환경이 조성된 것이다. 따라서 장애인권익문제연구소와 녹색교통운동은 사람이 살아가는 교통환경, 즉 인간다운 삶의 공간을 마련하기 위해 공동의 노력을 한다. 또한 질 높은 대안을 마련하여 정책으로 수립될 수 있도록 하고 이 모든 과정은 조직운동에 입각하여 활동한다.

이를 위해 두 단체는 역할을 분담했다. 연구소는 장애인의 이동권을 가로막는 요인을 조사하여 검토하고 법률적 해결방안을 마련하며 이를 위한 조직을 구성하는 역할을 맡았다. 녹색교통운동은 삶의 질을 높이는 교통환경을 연구하고 다져진 조직운동을 확대하는 역할을 맡았다. 이어서 우리는 '장애인과 비장애인이 함께 살아가는 삶의 공간' 마련을 위한 세 가지 단계별 계획을 세웠다.

1단계는 단체별로 장애인 이동권에 관한 기획과 검토를, 2단계는 녹색교통운동과 연구소의 실무자 중심의 협의체를 구성하여 기획에 관한 조정을, 3단계는 기획된 사

업의 실행과 평가를 하지는 내용이었다.

한시적 연대를 맺은 두 단체는 '시민의 이동권 확보'라는 주제로 상호보완적 협력 체제를 유지하되 향후 단체의 개별사업에 대해 적극적인 참여를 포함한 조직적 긴밀성을 갖기로 했다. 이런 원칙과 방향에 의견을 모은 두 단체는 그 해 서울시 제1기 지하철을 중심으로 '장애인 편의시설 실태조사'와 '장애체험대회(함께걸음 시민대행진)'를 개최했다.

서로의 머리를 맞대고 가슴을 열고 힘을 모으는 점에서 연대는 사회운동의 필수적인 요소임에도 사회적 상황과 맞물린 단체의 현실에 따라 지속적인 연대가 이루어지는 곳은 그리 많지 않다. 연구소와 녹색교통운동 역시 애초부터 한시적인 연대를 맺었지만 가능한 한 지속적으로 교류하자는데 합의를 이뤄냈음에도 불구하고 위 두 가지 사업을 끝으로 지속적인 연대는 못했다. 현재는 두 단체 모두 시민단체협의회 소속 회원단체로 사안별 연대만을 하고 있다.

3. 지하철 편의시설 실태조사

연구소와 녹색교통운동은 1994년 3월부터 4월까지 제1기 지하철 역사 106곳⁷⁾에 대해 장애인의 이동여부에 대한 실태조사를 실시했다. 조사사업은 지하철이라는 시설을 통해 우리 사회가 장애인의 '통제구역'이라는 사실을 구체적인 실태조사를 통해 알리는 데 목적을 두었다.

실태조사에 앞서 연구소와 녹색교통운동은 단계별 계획을 세웠다. 1단계는 조사를 위한 문항설계이다. 문항설계는 지하철을 이용하는 장애인과 비장애인, 녹색교통운동과 연구소 실무자가 여러 차례의 모임을 통해 토론하여 만들고 전문가의 검토와 예비조사를 통해 설문문항을 완성하는 것이었다.

실제로 지하철을 이용하는 장애인과 전문가, 녹색교통운동과 연구소 실무자가 이에 대해 토론하고 문제를 집약해 그에 관한 점검표를 만들었다. 명지대학교의 최재필 교수가 체크리스트⁸⁾에 맞추어 이를 새롭게 구성했다. 그는 우편과 팩스를 통해 전문가와 다른 장애인에게 검증을 받아 점검표⁹⁾를 완성했다. 당시 이 일을 함께 해 준 사람은 최재필 교수(명지대 건축학과), 오혜경 교수(가톨릭대 사회복지학과), 금기정 교수(명지대 교통공학과), 배용호(현

7) 참좋은 세상을 향한 발걸음, 장애우권익문제연구소, 1997
8) 최재필, 한국장애인재활협회, 건축 편의시설 확보를 위한 건축 법규 체크리스트 및 행동지침 개발 연구, 1993.12
9) 장애우권익문제연구소, 장애인 특례 입학 실시 대상 대학교 편의시설 실태조사 및 장애학생의 대학생활에 대한 설문조사 보고서, 1996.4월호, p.239

장애인 편의시설촉진시민모임 연구실장) 등이다.

2단계는 조사자 모집 및 교육이다. 휠체어 사용자와 비장애인이 함께 조사할 경우 실질적인 내용을 얻을 수 있을 것이라는 예상에서 조사자를 장애인과 비장애인을 일정한 비율로 공개 모집하고 '장애인의 접근권과 편의시설'이라는 주제로 교육을 실시했다. 3월 초부터 1달 동안 장애인과 비장애인이 한 조가 되어 지하철 역사를 실제로 이용하며 측량조사를 했다. 당시 우리가 확인한 바로는 서울시 지하철공사 소속 역 113곳과 철도청 소속 역사 71곳, 총 183개의 역사가 있었다. 이중 지하철공사 소속 역사 72곳과 철도청 소속 18곳 등 95개 역사의 계단, 대합실, 화장실, 승강장, 승강기 등을 조사했다. 다음은 조사결과를 요약한 것이다.

조사한 지하철역은 수많은 계단과 턱, 장애인의 이동을 전혀 고려하지 않은 개찰구와 승강장, 통풍이 되지 않고 조명이 밝지 않아 장애인뿐만 아니라 비장애인에게도 '안전지대'가 아니었다. 엘리베이터는 학여울역 단 한 곳밖에는 없고 휠체어리프트(20여 역사) 등을 설치해 장애인이 이용할 수 있는 지하철은 전체 역사의 21%에 불과한 것으로 나타났다. 더구나 개찰구는 대부분 50cm 폭에 가로막대가 설치되어 있어 아예 일반 개찰구는 이용할 수도 없고 그나마 있는 비상개찰구도 자동으로 이용할 수 있는 곳은 25곳에 불과하며 대부분 쇠사슬로 꽂꽂 묶어놓아 장애인이 이용할 수 없었던 것이다. 여러 사람의 도움을 받아 어렵게 승강장으로 내려갔다 하더라도 승강장과 전동차 사이가 약 15cm~20cm나 되어 휠체어 앞바퀴가 빠지는 위험을 안고 있으며 전동차와 승강장의 단차가 7cm 이상 넘는 곳도 있어 휠체어를 이용하는 장애인은 물론 일반인도 위험을 안고 지하철을 이용하는 것으로 나타났다.

3단계는 이 조사결과를 사회에 알리기 위한 여러 가지 방안을 모색하고 실천하는 것이었다. 우리는 조사결과를 토대로 장애인에게 이동권리가 확보되지 않았고 이것은 인권침해라는 인식을 확산하기 위해 기자 간담회를 열었다. 특히 장애인 문제에 관심이 집중되는 장애인의 날을 앞두고 4월 18일 기자 간담회를 개최함으로써 이 조사의 성과를 배가시키기도 했다.

여기서 짚고 넘어가야 할 점은 녹색교통운동과의 연대에서 장애인 이동권이 단지 장애인만이 아닌 일반 시민의 이동권도 보장한다는 접근권의 다원적 권리개념을 정립하게 된 것이다. 장애인이 편해지면 다른 모든 사람도 안전하고 편해진다는 단순하고도 보편적인 논리를 만들어 낸 것이다.

4. 함께걸음 시민대행진

'함께걸음 시민대행진'¹⁰⁾은 연구소와 녹색교통운동이 장애인과 교통약자의 이동문제를 사회에 알리기 위한 첫 행사였다. 함께걸음 시민대행진은 규모가 큰 행사에서 준비해야 할 것도 많았고 고려할 것도 많았다. 연구소에서는 이런 행사성 사업을 처음하는 것이어서 내부 논의가 오랜 시간 계속되기도 했다. 녹색교통운동과 연구소는 단계별 계획을 세웠다. 그러나 실천하는 과정에서 약간의 수정과 보완을 반복하기도 했고 더구나 연대 사업인만큼 단체간의 이견조정도 큰 일이었다.

따라서 양 단체간의 책임자와 실무자, 상근 구성원 모두가 만나서 토론하여 함께걸음 시민대행진의 사업구조와 방향을 정하고 사업의 실질적인 진행은 양 단체 실무자 1인씩이 역할을 맡기로 했다.

함께걸음 시민대행진은 예산과 행사목적에 포함한 기획을 세우는 것이 1단계이다. 이 기획은 단체 내에서 먼저 점검하고 두 단체가 만나 조정과 협의를 통해 완성했다. 장애인 이동문제를 알리는데 주 목적을 두었기 때문에 많은 사람들의 참여가 절대적으로 필요했다. 따라서 함께걸음 시민대행진 조직위원회 구성을 2단계로 정했다. 그리고 3단계는 사업운영과 평가였다. 다음은 녹색교통운동과 연구소가 공동작성한 행사의 취지이다.

장애인의 접근권을 포함한 이동권리를 널리 알리고 사회문제로 인식시키며 이를 위해 여론형성을 도모한다. 그리고 정책입안자들의 관심을 유도하며 '장애인 운동'으로서 접근권 확보를 하기 위한 행사 프로그램을 마련한다. 따라서 비장애인이 쉽게 참가하여 장애인이 교통현장에서 겪는 애로사항을 공유할 수 있도록 '비장애인의 휠체어 타 보기' 등의 장애체험, '장애인의 이동권 제약 체험담' 등을 발표하는 시간을 갖는다.

따라서 참가자 모집도 방송 등 언론을 통해 대대적으로 홍보했다. 장애인, 비장애인, 정책입안자(국회)와 정책집행자(행정부), 사회단체와 여성단체 등이 참여할 수 있도록 하고 장애인 참가자를 위해 학생들을 중심으로 자원활동가를 모았다. 그렇게 해서 사업주관은 연구소와 녹색교통운동, 교통장애인협회가 하고 장애인단체, 사회단체, 종교단체 및 학생들이 조직적으로 참여했다. 개별적으

10) 참 좋은 세상을 향한 발걸음, 장애우 권익문제연구소, 1997

로 참가한 인원을 포함하여 당시 약 1,000여 명이 행사에 참여했다.

행사내용은 탑골공원에서 간단하게 기념식(장애인 접근권 확보를 위한 선언문 낭독 등)을 마친 후 지하철, 버스, 보도이용 등 세 팀으로 나누어 휠체어를 타고 목발을 짚고 안대와 흰지팡이를 이용하여 마로니에공원까지 행진을 하였으며(장애인 접근권 확보에 관한 유인물 배포) 마로니에공원에서 체험담을 발표하는 시간을 가지며 행사를 마무리했다. 우리는 이 행사로 귀중한 많은 것을 얻었다.

첫째는 녹색교통운동과의 연대를 통해 장애인과 비장애인이 함께 사는 아름다운 세상을 만들어 나가는 노력을 함께하자는 인식을 이끌어내고 체험 프로그램을 통해 정책입안자의 장애인 이동권에 관한 문제점을 인식하게 하였으며 재가장애인이 많이 참여함으로써 장애인 이동권 확보의 중요성을 인식하게 하는 계기가 되었다.

둘째는 사회적 호응도이다. 당시만 해도 장애인운동은 사회정의적 차원보다는 '장애인의 권리'만을 주장함으로써 사회적 호응을 받기가 다소 어려웠는데 이 사업을 통해 사회적으로 긍정적인 호응을 얻어냈다. 특히 행정부의 인사들과 정치인들이 많이 참여하여 언론의 집중적인 관심을 이끌어낸 점, 행사에서는 구호를 외치기보다는 우리의 문제를 알리기 위한 체험 프로그램이었다는 점, 문화 프로그램도 기존의 상식을 벗어나 유명연예인을 출연시킨 점, 탑골공원에서 마로니에공원까지 버스타기, 지하철 타기 등 시간과 공간을 활용하여 행사를 치뤘다는 점 등은 사업의 다양성에서 비장애인의 호응을 받아내기에 충분한 것이었다.

셋째는 언론의 집중적인 관심을 얻은 것이다. 4월 20일이 '장애인의 날' 이어서 언론들이 장애인 관련 기사를 찾고 있었고, 때맞추어 개최된 우리 행사는 언론의 주목을 받기에 충분했다. 또한 정책입안자와 행정관료가 참가하여 그 효과는 더욱 컸다. 모든 언론사에서 앞다투어 보도를 해서 장애인의 이동권에 관한 문제가 사회화된 좋은 기회였다. 더욱이 '지하철 장애인 편의시설 실태조사'를 함으로써 언론의 집중적인 관심을 받았다. 당일 KBS TV가 '우리 함께 어디까지 갈 수 있나'라는 타이틀로 장애인의 날 특집방송을 이 행사와 연계하여 방영함으로써 장애인의 이동권에 관한 심각성을 널리 알리는데 일조했다. 특히 당시 최형우 내무부장관의 참여는 향후 서울시의 지하철 정책에 관한 전망을 밝게 하는 하나의 계기로 작용했다.

넷째는 후속작업이다. 이 행사를 한 후 전화문의와 대학생·대학원생의 논문쓰기¹¹⁾, 자료대출, 언론의 집중적인 보도 등으로 이어진 장애인 편의시설에 관한 관심이 크게 확대되었다.

11) 나기원, 한양대학교, 신체장애인의 교통 특성에 관한 연구, 1996

그러나 우리는 이런 성과에도 불구하고 이번 행사가 장애인의 이동권 문제에 관한 사회적 인식을 확산시켰다고 말하기에는 아직 이르다는 평가를 했다. 다시 말해 '지하철 장애인 편의시설 실태조사'와 '함께걸음 시민대행진'이 장애인의 이동권 문제에 관한 사회화에 단초를 제공했다고 평가하고 이 행사와 연계해서 하반기 프로그램 마련이 필요하다는데 의견을 모았다.

그러나 장애인의 이동권 확보에 관한 사회적 인식확산과 정책입안자의 관심유도, 장애인 스스로 자유롭고 평등하게 살기 위한 주체적인 움직임으로 이동의 권리를 찾아야 한다는 점을 알린 점 등, 일회성 행사임에도 이 행사는 일정수준의 목표를 달성했다는 자체평가를 했다.

연구소는 이런 성과에 안주할 것이 아니라 후속사업을 진행하기로 하고 가칭 '장애인편의시설법' 제정을 위한 입법활동과 인식개선을 위한 노력을 병행키로 했다. 특히 인식개선 사업은 향후 장애인과 비장애인이 함께 할 수 있는 프로그램을 개발하고, 공청회 등을 통해 법 제정(안)을 마련키로 했다.

이런 사업평가에 따라 연구소는 1994년 9월 '함께걸음 시민대행진'을 개최했다. 이번에는 명동에서 탑골공원으로 이동하는 프로그램을 진행했다. 이 때에는 당시 인기에 방영되던 MBC-TV 주말 연속극 '서울의 달' 팀이 대거 참여하여 사회적인 이목이 집중되기도 했다.

5. 월간 「함께걸음」의 접근권 운동

연구소에서 발행하는 월간 잡지 「함께걸음」은 1994년을 '장애인 접근권 확보의 해'로 정했다. 그 해 4월부터 12월까지 함께걸음은 가급적 한 달도 거르지 않고 장애인 접근권이라는 주제에 맞는 취재와 청탁, 연구소의 접근권 사업을 수록했다. 5월에는 지하철 내 장애인 편의시설 실태조사 결과를 '불평등의 평등, 교통환경'이라는 주제로 취재된 글을 내놓았다. 이어 7월과 9월에는 '장애인 편의시설 및 설비의 설치 기준에 관한 규칙안'에 대해 '접근권, 권리인가, 행정편의인가'라는 주제와 '생활권으로 거듭나야 할 접근권'이라는 주제로 이 규칙을 다루었고, 시각장애인과 지체장애인 등이 실제로 도시탐험을 한 내용을 중심으로 좌담회를 개최하여 그 내용을 그대로 수록했다. 특히 함께걸음의 전홍윤 편집부장(현 김한길 국회의원 보좌관)은 SBS 방송국의 장애인 시설에 대한 해외탐방에 합류하여 그 취재기를 실어 해외의 장애인 접근권 현황을 알려 주었다.

특히 주목할 것은 1995년에 '함께걸음의 제안'¹²⁾이라는 주제로 교보문고와 세종문화회관 등 몇 개의 공중이용시설을 선정하여 연중 캠페인을 한 것이다. '복지는 권리이다'라는 주제로 벌인 캠페인은 장애인 접근권을 제약하는 공중이용시설에 편의시설이 설치되도록 여러 방법을 동원해서 촉구하고, 안 될 경우 독자들과 함께 힘을 모아 꼭 편의시설이 설치되도록 한 것이다.

이를 위해 단계별 실천방안을 마련했다. 첫 단계는 취재형식을 빌어 장애인과 함께 그 시설의 이용 가능성을 조사하고 그 결과를 기사화하여 편의시설 촉구에 대한 공문과 함께 시설주에게 발송하는 것이다. 그리고 얼마간의 기간이 경과한 후 함께걸음의 요구대로 편의시설이 설치되었는지 다시 취재형식을 빌어 장애인과 실태조사를 한 이후 기사화하여 공문과 함께 시설주에게 발송하는 것이 두 번째 단계이다. 이런 끊임없는 요구에 따라 '예산 타령'을 하는 시설주의 입장을 전달받게 되는데, 이 때는 함께걸음 독자들과 함께 '시설 이용 안하기', 나아가 '항의 전화하기' 운동을 했다.

이렇게 해서 함께걸음은 교보문고와 세종문화회관에 장애인 편의시설이 설치되는데 결정적인 역할을 했다. 1년 동안 함께걸음이 추진한 이 사업은 사회적인 반향을 크게 불러일으켰다는 점에서 상당한 의의가 있다고 본다.

당시 '장애인 편의시설 및 설비의 설치기준에 관한 규칙'(이하 편의시설 설치규칙)에 따라 공공시설에 편의시설을 설치하지 않았을 경우 벌금을 내게 되어 있어 함께걸음의 접근권 운동은 다른 사람들에게도 그 영향을 끼친 것이다. 실제로 각 대학의 관련 동아리와 관련학과 학생들 그리고 단체들은 '함께걸음의 제안'에 따라 장애인 접근권 운동을 하기도 했다.

함께걸음의 제안은 위의 편의시설 설치규칙에 의해서 시작했지만 미국장애인법을 만들어 낸 미국장애인운동¹³⁾에 영향을 받은 것이다. 한 가지 사례를 소개하겠다.

한 시각장애인 여성인 H는 호수 위의 나무 다리를 건너다가 난간에서 떨어져 물에 빠졌다. H는 주 정부를 상대로 소송을 걸었다. 소송내용은 주 정부가 안전하고 편안한 환경을 만들지 않아서 그녀가 물에 빠진 것이며 따라서 주정부는 이에 대한 손

해배상을 해야 한다는 것이다. 이에 법원은 "H는 안전하지 않는 환경에서 호수에 빠졌다"며 "안전하고 편안한 환경을 만들지 못한 주정부는 그 책임을 지고 H에게 일정한 액수의 손해배상을 해야 한다"고 판결을 내렸다.

12) 김수미, 함께걸음, 1995.1.2, 7, 9월호
13) 인의협, 장애인의 권리, 장애우권의 문제연구소, 1991

이런 법원판결은 당시 미국사회를 떠들썩하게 했다. 시각장애인이므로 앞을 제대로 보지 못했으니 물에 빠진 것이라며 개인의 책임으로 돌릴 법한데 그 책임을 주정부에 돌렸기 때문이다. 한 가지 더 예를 들어보자.

미국의 A씨는 두 시간에 한 번씩 휠체어를 타고 이용할 수 있는 특수차량이 운행되고 있었다. 휠체어 사용자 J는 시내에 불일을 보러 나가기 위해 특수 차량이 오는 시간에 맞춰 버스정류장에 나갔다. 그런데 특수차량이 오지 않고 일반 버스가 오는 것이었다. J는 마음은 바쁘지만 내쳐 두 시간을 더 기다리기로 마음먹었다. 다른 사람의 도움을 받아서 버스에 오르내리는 것이 싫었기 때문이다. 그런데 두 시간이 흘렀음에도 차가 오지 않았다. 두 시간 동안 많이 화가 났지만 그래도 참기로 했다. 어쨌든 다른 사람의 도움을 받는 것보다는 시간이 지체되어도 특수차량을 이용하여 혼자서 버스를 오르내리고 싶었다. 그리고 두 시간이 흘렀다. 그러나 역시 오지 않았다. J는 더 이상 참을 수 없어 같은 회사의 일반 버스의 앞을 가로막고 침묵시위를 시작했다. 일반 버스운전기사는 처음에는 별 미친 놈 다 보겠다고 욕지거리를 하더니, 비켜 주지 않을 것을 짐작했는지 택시비를 주겠다고, 승용차를 불러오겠다고 별별 대안을 얘기했다. 그러나 이 사람은 움직이지 않았다. 버스 운전기사의 커진 목소리와 비례하여 버스 승객들도 소리를 지르기 시작했다. 갈 길이 바쁘니까 빨리 비키라는 것이었다. 그런데 J씨가 "여러분은 오늘 몇 시간 기다리지만 저는 일생 동안 기다려야 합니다. 이것을 이해하시겠습니까"라고 호소하자 버스 승객들이 모두 내려서 동조, 침묵시위에 합류하게 된 것이다. 이렇게 몇 시간 동안 계속되자 방송을 비롯하여 수많은 기자들이 카메라와 마이크를 들고 이 버스 정류장으로 몰려들면서 사건은 점점 확대되어 갔다. 더구나 버스 승객들의 동참으로 힘을 얻은 J씨가 한발 짝도 물러서지 않자 언론들은 무슨 큰일이라도 있는지 대서특필하기 시작했다. 단 한 대의 특수차량이 고장이 나서 운행을 못한다는 버스 회사 사장의 정중한 사과도 소용없었다. 오직 J가 타야 할 특수차량을 보내라며 10여 시간이 넘도록 버스 승객들과 함께 시위를 한 것이다. 결국 고쳐진 특수차량을 타고 가는 J에게 버스 승객과 언론사 기자들, 모여든 모든 이들은 승리와 축하의 박수를 보냈다.

이 두 사례는 우리 사회에서 흔히 볼 수 있는 것은 아니다. 시각장애인의 경우 앞을 못 보는 것을 자신의 잘못으로 돌리고 억울하지만 참을 것이다. 그리고 J와 같은 상황에 부딪히면 비장애인들에 돌려 버스를 이용하든지 아니면 이 사람 저 사람의 주머

니에서 돈을 털어 택시를 타고 가든지 할 것이다. 그러나 위의 두 사람은 한 사회의 구성원으로서, 시민으로서 누려야 할 권리를 찾고자 당당하게 소송을 걸고 버스 투쟁을 벌였고 그리 많지 않을지도 모르지만 투쟁에서 승리(?)를 얻은 것이다. 결코 미국장애인법이 그냥 만들어지지 않았음을 새삼 깨닫게 하는 사례이다.

함께걸음도 바로 이런 취지 아래 '함께걸음의 제안'을 마련하고 사업을 진행했던 것이다.

6. 대학 내 장애인 편의시설 실태조사

두 차례의 함께걸음 시민대행진을 개최한 후 1994년 연말 연구소는 정책협의회를 통해 1995년도 장애인 접근권 확보를 위한 사업을 정했다.

대학 내 편의시설 실태조사와 장애를 가진 대학생의 학교생활에 대한 설문조사가 그것이다. 1995년부터 실시된 장애인 대학특례입학제도¹⁴⁾에 따라 6개 대학에 120여 명의 장애를 가진 학생이 대학에서 수학하고 있었다. 당시 우리는 대학 내에 편의시설이 없어서 장애를 가진 학생들이 제대로 교육받지 못하고 있다는 사전정보¹⁵⁾를 입수했으며 더구나 1996년에는 18개 학교가 대학특례입학제도를 실시할 것을 밝혀 약 500명의 학생이 대학교육을 받을 예정으로 대학 내 장애를 가진 학생의 교육환경 조성이 시급했다.

김영삼 정부가 들어선 이래 장애인 관련정책은 '장애인 지하철 무임승차제도'와 '장애인 대학특례입학제도'였다. 지하철 무임승차제도를 실시함에 있어 그 책임(무임승차비용)을 지하철공사 등 관련 기관에 지게 했는데 대학특례입학제도 역시 그 실시 책임(편의시설 및 수학과정에 필요한 각종 서비스)을 대학에 전가함으로써 '선심성 정책'이라는 비판을 받고 있었다.

더구나 각 대학은 정부의 눈치를 살피며 특례입학제도를 시행했으나 입학하는 장애를 가진 학생들에 대한 배려는 전혀 하지 않고 있었다. 장로회신학대학교와 연세대학교에서 도서관 앞에 경사로를 설치하는 정도에 그쳤던 것이다. 따라서 연구소는 대학 내의 장애인 편의시설 실태조사 사업¹⁶⁾을 하기로 결정했다. 아래의 내용은 조사 목적을 요약한 것이다.

국가의 장애인정책이 올바르게 시행되려면 장애인정책이

14) 박옥순, 함께걸음, 1994.3월호, p.64
15) 고은경, 함께걸음, 1994.9월호, p.23
16) 장애인 특례입학 실시 대상 대학교 편의시설 실태조사 및 장애학생의 대학생활에 대한 설문조사 보고서, 장애우권익문제연구소, 1996

시혜가 아니라 인권에 근거해야 하며 장애인은 결코 무능한 사람이 아니고 비록 장애를 입었지만 그 장애정도에 알맞는 교육과 직업훈련을 하면 얼마든지 전문인으로 자립, 자주적으로 살아갈 수 있는 능력이 있음을 알리는데 이 조사목적을 둔다. 그리고 대학 내 장애인 교육환경에 대한 실태조사를 하여 현황을 파악한다. 그리고 그 대학을 관할하는 지방자치단체에 실태조사 결과와 시정요구서를 보냄으로써 각 대학의 장애를 가진 학생의 안전하고 편안한 교육환경을 조성토록 한다.

먼저 대학에 다니는 장애를 가진 학생과 전문가, 그리고 연구소 실무자가 한 팀이 되어 문항을 설계하고 예비조사를 통해 점검표를 완성했다.

특히 이 문항은 '장애인복지법'과 '편의시설 설치규칙'¹⁷⁾에 근거하여 완성했다. 학교별로 수화동아리 학생이나 관련학과 학생, 그리고 나머지 학교는 따로 장애우대학 수료생을 중심으로 조사자를 모집하여 교육에 들어갔다. 이때 금기정 교수(명지대 교통공학과)와 최재필 교수(명지대 건축학과), 배용호(현 장애인편의시설촉진시민모임 연구실장), 이동석(약사, 장애우대학 7기), 이경아(중앙대학교 대학원 사회복지학과, 장애우대학 2기), 최옥현(약사, 장애우대학 7기), 이돈주(한양대학교 대학원 교통공학과) 씨 등이 함께 했다.

그리고 조사를 시작했다. 특례입학을 실시하는 18개 대학의 전수조사를 목적으로 조사자가 총 70여명에 이르렀으며 조사기간도 약 4개월이 걸렸다. 조사결과는 예측한 대로 장애를 가진 학생들이 마음놓고 수학할 수 없는 상황이었다. 다음은 조사결과를 간략히 요약한 것이다.

강의실로 들어가는 건물 외부에 수십 개의 계단이 앞을 가로막고 강의실로 들어가는 출입문의 유효폭이 너무 작아서 휠체어를 타고는 도저히 들어갈 수 없게 한 다거나 셀프서비스로 운영되는 교내식당을 이용할 수 없으며 화장실 내에 좌변기 조차 설치되어 있지 않아서 기본적인 욕구조차 해결하는데도 많은 불편을 감수해야 했다.

몇 해 전까지만 해도 장애를 가졌다는 이유로 입학을 거부했던 대학이 이제는 이렇게 많은 학생들이 대학에 입학할 수 있도록 '특혜'를 베풀어 놓고 이제와서는 강의를 받지 말라는 태도를 취하고 있었던 것이다.

17) 장애인편의시설 및 설비의 설치기준에 관한 규칙, 보건복지부, 1995

따라서 연구소는 조사결과를 가지고 장애인 접근권과 관련된 구체적인 대안을 마련하기 위해 토론회를 했다. 연구소는 이 자리에서 조사결과에 따라 각 대학에 시정 요구를 하고 시정되지 않을 경우에는 각 지방자치단체에 시정을 요구하는 민원을 접수시켜 설치될 수 있도록 하는 향후 사업계획을 발표했다.

한편 연구소는 이 토론회에서 편의시설 설치에 장애인에게 주는 부가적 혜택이 아니라 기본권에 해당하며, 이를 행하지 않은 정부는 '탄핵' 받아 마땅하다고 주장했다. 또한 그동안 정부의 장애인정책을 살펴보면 기본적으로 해야 할 일은 하지 않고 정치적으로 생색내는 것만 했기 때문에 장애인정책을 통해 장애인이 도리어 차별받고 피해를 당하게 되는데 그 좋은 예가 바로 장애인 대학특례입학제도라는 점을 지적하고 더불어 이 제도를 통해 정부 정책 의지를 개선할 수 있는 방안을 제시하고자 했던 것이다. 대학들 역시 이 특례입학제도를 통해 도덕적 이득을 얻고 더 나아가 경제적 수익도 얻는 그야말로 장애인을 이용해 핑 먹고 알 먹는 '장삿속'을 채우는 파렴치한 행위를 하는 것이라고 비판했다.

이 토론회 결과로 나온 유인물은 편의시설 설치도 하지 않고 자기 잇속만 차리기 위해 장애인 특례입학제도를 실시하고 있는 대학에 대한 고발장이며, 장애인 특례입학제도를 만들어 놓고도 아무런 대책을 마련하지 않은 정부에 대한 우리의 강력한 항의로서 앞으로 대학들이 어떻게 편의시설을 설치해야 하는가를 제시해 주는 대안 자료로서 활용되기를 바란다.

사업진행에 있어서 문제점을 간단하게 소개하면 학교측이 실태조사를 거부하거나 조사자들이 쫓겨나 전수조사계획을 변경, 축소할 수밖에 없었다는 점이다. 원래 18개 대학 24개 캠퍼스를 대상으로 조사할 계획이었으나 결국 18개 캠퍼스만을 조사한 후 이 결과를 각 학교에 알렸다.

한편 연구소의 대학 내 장애인 편의시설 실태조사는 이후에 연세대학교와 고려대학교, 장로회신학대학교, 한신대학교, 서강대학교 등에서 관련학과 학생회 또는 대학 수화동아리나 키비탄 등 관련 동아리에서 학교별로 장애인 편의시설 실태조사를 한 후 학교측에 정식으로 시정요구를 하기도 했다. 실제로 연세대학교의 경우 많은 시설물이 새로 설치된 것으로 알려지고 있다. 연세대학교는 장애를 가진 대학생 중심의 게르니카 동아리에서 이 사업을 적극적으로 추진하여 일정한 성과를 거둠으로써 타 대학 학생활동의 좋은 귀감이 되고 있다.

7. 장애를 가진 대학생 설문조사

'장애를 가진 대학생의 학내생활에 대한 의식조사'는 대학 편의시설 실태조사를 마감하던 1996년 3월에 실시했다. 편의시설 실태를 조사함으로써 각 대학이 장애를 가진 학생의 '제한구역'이라는 사실을 밝혀냈으나 실제로 장애를 가진 학생들이 어떤 어려움을 갖고 있는지를 알아야 했기 때문이다. 말하자면 두 가지 조사를 근거로 각 대학에 장애를 가진 학생의 안정된 학교생활을 위한 시설설비를 요구하고자 했다. 실제 이 의식조사를 통해 편의시설 실태조사의 신뢰도를 높이기도 했다.

따라서 편의시설뿐만 아니라 행정적인 면에서 겪는 어려움을 포함해서 의식조사를 했다. 다음은 이 조사의 목적이다.

장애를 가진 대학생들의 학교생활에서의 어려움을 찾아내고 이에 대한 대안을 마련하여 각 대학에 보내 학교 자체 내의 시설·행정적 측면의 해결방안을 마련함으로써 장애를 가진 학생이 학업에 열중할 수 있도록 한다. 이를 위해 이 결과를 관련 부처의 정책방향으로 제시하여 정부 차원의 노력을 유도하고 여론 환기와 함께 사는 세상을 만들어 가기 위한 사회적 공감대 형성을 목적으로 이 의식 조사를 실시한다.

설문조사에 대한 기획과 설문문항 설계, 그리고 조사에 이르기까지 권도용 교수(한신대 재활학과), 조홍식 교수(서울대 사회복지학과)의 지도 감수 아래 진행하고 설문문항은 장애를 가진 대학생과 전문가들과 함께 마련하여 재검토했으며 우편조사와 면접조사를 통해 진행했다.

이 조사는 1995학년도에 장애인 대학특례입학을 허용한 전국 6개 대학 중 장애를 가진 학생의 명단 입수가 가능한 4개 대학의 95학번 학생 70명을 대상으로 1996년 3월 11일부터 3월 30일까지 20일 동안 전수조사를 실시하였다. 특별히 95학번을 선정한 이유는 1년 동안의 학내생활을 통해 어려움을 전반적으로 인지하고 있다는 가정에서 출발하였다. 조사방법은 장신대, 서강대, 대구대, 연세대 학생 70명을 가능한 한 직접 개별 면접하였으며, 설문응답지는 남학생 24명, 여학생 11명으로 응답률은 50%였다. 다음은 그 결과를 요약한 것이다.

63% 이상이 장애를 가진 상태에서 대학생활을 어렵게 하고 있었는데 그중 편견으

로 인한 대인관계의 어려움(38%)과 학사관리(38%)등 시설과 행정적인 부분이 동수로 집계됐다. 그리고 두 번째로 어려움을 겪는 것이 편의시설(37%) 문제이고, 이외에 편의시설 때문에 수강신청을 제한하고, 특히 여성장애인을 위한 배려는 전혀 없다고 어려움을 밝혔다. 이 학생들 중 도서관 이용의 어려움을 강조하기도 했으며 셀프 서비스라서 식당이용이 불편하다고 답변하기도 했다. 강의실에서는 계단과 손잡이 문제를 지적했으며 약시인 한 장애학생은 강의실을 알리는 번호표가 너무 작다고 지적하고 청각장애인 3명은 교수의 강의를 알아들을 수 없어 학업에 가장 큰 어려움을 겪고 있다며 수화통역이나 대필형식의 자원활동을 요구하기도 했다. 화장실에 가기가 어려워 점심식사를 거른다는 한 장애학생의 말은 편의시설의 미비로 인한 학교생활의 심각성을 보여 준다.

8. 지방자치시대의 장애인 접근권 심포지움

1995년 6월 지방자치단체장 선거를 시작으로 풀뿌리 민주주의를 실현할 시대를 맞이하여 연구소는 고용, 교육 등 다양한 주제에 맞춘 '지방자치시대와 장애인복지' 토론회를 개최했다. 이의 일환으로 94년 12월 '지방자치시대의 장애우 접근권, 어떻게 할 것인가'라는 주제로 심포지움¹⁸⁾을 개최했다.

앞서 밝혔듯이 연구소의 접근권 운동의 중심은 인식개선과 법·제도 마련이었다. 당시 김종영 교수(계명대 건축공학과)는 '지방자치시대의 접근권 실현방안과 전망'이라는 주제로, 강경선 교수(방송대 법학과)는 '법률적 의미로 본 장애인 접근권'이라는 주제로 발제를 했다. '접근권'이라는 주제로 처음하는 공개토론회¹⁹⁾이었다. 연구소 7주년 기념식과 연계된 토론회였기 때문만이 아니라 '접근권'이라는 용어 자체가 생소해서인지 많은 사람들이 토론회에 참석했다.

더구나 이기하 과장(당시 보건복지부 장애인복지과)이 참석하여 '장애인의 접근성 확보를 위한 편의시설 기준설정과 법적 실행방안'이라는 주제로 토론 발제를 함으로써 정부의 정책의지를 확인하기도 했다. 조성룡 사무국장(건축의 미래를 준비하

는 모임)은 '도시환경과 장애인 편의시설의 미래상'이라는 주제로, 김선규 이사(대구장애우권익문제연구소)는 '장애인단체와 시민단체의 참여방안'이라는 주제로 토론에 참여했다.

이 토론회는 실무자 입장에서 매우 까다롭게 준비됐다

18) 장애우권익문제연구소, 지방자치시대 장애우 접근권, 어떻게 확보할 것인가, 1994.12월호

19) 조문순, 함께걸음, 1995.1월호, p.44

는 것을 밝힌다. 당시 장애계에는 접근권에 대해 일부에서만 논의를 한 관계로 관심 있는 전문가를 찾기가 어려웠고 장애인 접근권 관련 법·제도도 없던 시기에 지방자치시대의 장애인 접근권 보장에 관한 토론회였으니 더 말할 나위가 없었던 것이다.

연구소는 토론회를 마친 후 지방자치단체의 장애인 접근권 확보를 위한 방안을 정리했다. 이 내용은 이후 지방자치단체장 선거시 한국장애인복지공동대책협의회와 연계하여 후보들이 공약화 하는데 사용됐다.

9. 입법활동

연구소가 처음으로 추진한 입법활동은 김영삼 정부의 행정쇄신위원회(이하 행쇄위) 장애인 접근권을 보장하는 법률제정을 건의한 것이다. 이 안이 받아들여져 1994년 행쇄위의 장애인정책에 '장애인 접근권 보장을 위한 특별법'을 제정한다는 내용이 포함됐다. 이를 위해 연구소는 1994년 워크숍을 통해 '장애인·노인 편의시설에 관한 기본법(특별법)' 제정안을 마련하고 보건사회부(현 보건복지부)에 정식으로 제출했다. 이에 보건사회부(현 보건복지부)는 현실적으로 특별법 제정은 무리라며 장애인복지법 시행규칙인 '편의시설 설치규칙'²⁰⁾을 내놓았다. 김영삼 정부의 행정쇄신위원회가 발표한 장애인 편의시설 설치에 관한 특별법을 제정²¹⁾할 수 없다는 것이다. 따지고 보면 법률제정 발표가 '지하철 무임 승차제도'에 대한 세간의 비난을 의식²²⁾해서 궁여지책으로 내놓은 안이라는 얘기도 회자되었다.

편의시설 설치규칙은 장애인복지법이 개정된 뒤 무려 5년이 지나서야 간신히 마련된 시행규칙이다. 간단히 소개하면 다음과 같다.

장애인 편의를 돕기 위한 시설과 설비의 종류를 '권고' 시설과 '의무' 시설로 나누고 횡단보도, 동사무소, 공중 화장실, 병원, 학교 등 관련 시설에 5년 이내에 편의시설 설치규칙이 제시한 기준에 적합하게 정비한다. 또한 서울특별시 등 지방자치단체의 장은 관할구역 내에 대상 시설물에 대한 편의시설 설치계획을 매년 수립·시행하도록 했으며 보건복지부 장관 또는 시·도지사는 제3조의 기준에 적합하지 않은 시설이나 설비를 했을 경우 시정을 요구할 수 있으며 시정을 요구받은 자는 1년 이내에 편의시설 설치규칙에 적합하게 개선해야 하며 이를 어겼을 경우 벌금 50만원 이하의 벌금에 처할 수 있다.

20) 전홍윤, 함께걸음, 1994.9월호, p.10

21) 장애인 복지제도 개선방안 연구, 행정쇄신위원회, 1993.10월

22) 박옥순, 함께걸음, 1994.7월호, p.17

위 내용을 살펴보면 알겠지만 장애인복지법 제정 이후 5년이 넘어서야 겨우 마련된 편의시설 설치규칙이 장애인 접근권 확보를 위해서는 큰 의미가 없었다. 연구소는 장애인복지법이 제정된 이후 편의시설 관련 세부 설치규칙 등이 없어 실효성은커녕 사문화 위기에 이르던 터에 때맞추어 나온 편의시설 설치규칙이 장애인 접근권 확보의 새로운 장이 될 것이라고 제정 의의를 평가하고 다음과 같은 의견을 피력했다.

접근권이라는 용어를 삽입하고 특히 복지 서비스와 정보 접근권을 보장하는 문구를 명시해야 한다. 대중교통수단을 이용하는 장애인의 이동권 보장을 위해 버스, 택시, 지하철, 기차 등 대중교통수단에 장애인 편의시설을 설치할 수 있도록 해야 한다. 하나의 방안으로 몇 년간의 시한을 주어 할당제로 장애인 편의시설을 설치하거나 새롭게 생산되는 차량의 10% 이상에 장애인 편의시설을 설치해야 한다. 또 50만원의 벌금을 대폭 강화해 법의 실효성을 높여야 하고 편의시설 설치규칙이 단지 장애인의 이동에 국한한 제도적 장치로 전락할 위험이 있기 때문에 접근권 명시는 필연적이다.

연구소는 편의시설 설치규칙만으로 장애인 접근권 확보는 어렵다는 판단 아래 '접근권 보장을 위한 특별법' 제정을 위한 작업을 추진했다. 한편 연구소는 있는 법이라도 활용하기 위해 관련 학과 학생과 대학의 수화동아리, 장애인 소모임 등을 대상으로 법률에 적용하는 선에서 건축물 편의시설에 대한 시정요구를 하도록 편의시설 설비규칙 내용을 알렸다.

1997년도는 장애인의 접근권이 법적으로 보장된 역사적인 해이다. '장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률(이하 편의증진법)'²³⁾이 제정됐기 때문이다. 연구소는 장애인 접근권 확보를 위한 특별위원회를 구성하고 몇 차례의 워크숍을 개최하여 법안을 마련, 법률전문가의 검토를 거친 후 공청회²⁴⁾를 통해 법안을 다듬었다. 그리고 이 법률은 국회에 상정, 지난 해 정기국회에서 통과됨으로써 오는 4월 시행을 앞두고 있다. 특히 이 법률은 장애인 접근권 확보를 위한 새로운 제도로

'접근권'이라는 용어가 분명히 명시되어 있기 때문에 사회적 용어로 정착이 될 것이다. 다음은 법 내용 중 중요한 부분을 요약한 것이다.

23) 장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률, 보건복지부, 1997
24) 노윤미, 함께걸음, 1997.4월, p.12

새로 짓는 건물이나 기존 건물의 증·개축시 편의시설을 설치해야 한다. 이행하지 않을 경우 3,000만원이하 이행강제금과 500만원 이하의 벌금이 부과되며 장애인 전용 주차구역에 일반차량이 주차할 경우 20만원 이하의 과태료를 물어야 한다. 이렇게 징수된 이행강제금은 기금으로 조성되어 편의시설 설치에 필요한 각종 사업에 사용된다. 법인이나 민간이 편의시설을 설치할 경우에는 사용된 금액에 대한 세금 감면뿐 아니라 금융과 기술지원도 받게 된다. 법률에 따르면 도로나 공원, 공공건물 및 공중이용시설·공동주택·교통수단·통신시설 등이 그 대상 건물이다.

Ⅲ. 접근권 확보를 위한 과제

지금까지 연구소의 활동을 중심으로 장애인 접근권 운동을 살펴보았다. 어떤 부분은 애초 계획보다 훨씬 큰 성과를 거두기도 했고 어떤 부분은 아주 미미하기도 했다. 큰 성과를 거둔 것은 우리의 운동적 역량보다는 접근권에 대한 장애인의 커다란 욕구의 반영이라고 평가할 수 있다. 또한 활동방향을 장애인이라는 한 계층에 한정하지 않고 '장애인이 편하면 모두가 안전하고 편안하다'는 이념에 토대를 두었기 때문에 반향이 컸다고 할 수 있다. 그리고 개별사업별 기획과 실천이 적합하게 맞물렸고 전체적으로는 장애인 접근권 확보를 위한 법·제도와 인식개선이라는 큰 틀을 살리려는 노력이 있었기 때문일 것이다. 시민단체와 사회단체와의 적극적인 연대가 없었다면 이 만큼의 성과를 거둘 수는 없었을 것이다.

장애인 대학특례입학제도나 지하철 무임승차제도, 편의시설 설치규칙안 등 현안에 적극적으로 개입하는 사업을 진행했기 때문일 수도 있다. 그리고 우리 사회에 정말 필요한 내용이기 때문일 수도 있다.

그리고 무엇보다도 소중한 것은 장애인을 포함한 많은 사람들이 적극적으로 참여한 것이다. 국립재활병원의 장애인 모임인 '징검다리'는 개별적으로 알리지 않았음에도 텔레비전 광고만을 보고 함께걸음 시민대행진에 큰 현수막을 들고 회원 다수가 참여하여 접근권 확보의 굳은 의지를 보였다.

또한 함께걸음 시민대행진에서 결의문을 낭독한 배용호씨(현 장애인편의시설촉진시민모임 연구실장)는 우리의 의지를 알리기 위해 큰소리로 발표하였다고 회고

한다.

'대학 내 장애인 편의시설 실태조사'를 직접 한 이동석씨(현 이성재 의원 비서관, 당시 약사)는 "내가 대학생활을 하면서 수도 없이 느꼈던 불편함을 이번 조사과정에서도 절실히 느꼈다"며 "약사로서 전문직을 잠시라도 포기하고 장애인운동에 나설 생각"이라고 소망을 밝혔는데, 그는 지금 장애인 직능대표로 의정활동을 하는 이성재 의원실의 핵심 참모로서 장애인운동의 최전선에서 뛰고 있는 셈이다.

연세대 동아리 '게르니카'의 김형수씨(24세, 국문과)는 "학내 편의시설 실태조사를 하고 학교에 시정요구를 했는데 받아주지 않아 애를 먹었으나 물러서지 않고 계속 투쟁을 하니 장애인이든 비장애인이든 많은 학우들이 우리 게르니카와 함께 함으로써 일정한 성과를 거뒀다"고 말한다.

접근권이라는 용어를 알리고 실태를 조사하여 그 결과를 바탕으로 압력행사 및 인식개선을 위한 체험대회, 입법활동에 이르기까지 여러 노력과 의지들이 한데 모여 이러한 성과를 얻은 것이다. 그러면 앞으로 어떻게 할 것인가?

나는 이제 편의증진법을 어떻게 활용하느냐가 중대 과제라고 생각한다. 현재 연구소는 입법예고된 편의증진법의 시행규칙(안)²⁵⁾을 검토하고 있다. 물론 전문가와 관심 있는 사람들이 검토한 내용을 취합하고 연구소에서 검토한 안을 정리하여 보건복지부에 낼 것이다. 어쩌면 우리의 의견이 제대로 반영이 안 될 수도 있다. 그래도 올바른 정책을 제안하는 민간단체의 역할이 바로 우리의 몫이기 때문에 우리는 해야만 한다.

현재 연구소는 편의고발전화 설치를 준비하고 있다. 000-8298번(팔이구팔 : 편의고발). 예를 들어 연구소는 현재 521 국번을 사용하니까 연구소의 편의고발전화는 아마도 521-8298이 될 것이다. 각 단체별로, 지역별로 000-8298번을 개설하여 편의시설이 제대로 되지 않은 곳을 고발하고 시정요구를 하며 편의시설이 설치될 때까지 계속 요구하는 편의시설 고발센터를 운영할 것을 제안한다.

아무리 좋은 법이라도 시행되지 않으면 사문화된다. 더구나 청구권적 기본권을 가진 이 법의 실효성을 높이기 위해서는 그 어느 때보다도 적극적인 활동이 요구된다. 이는 장애인과 비장애인이 함께 살아가는, 참으로 아름다운 세상을 만드는 우리의 역동적인 모습이 될 것이다.

25) 장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률 시행규칙(안), 보건복지부, 1998.2월

사례를 통해 본 장애인 접근권 운동 II

전 정 옥

장애인편의시설축진시민모임 사무국장

- I. 장애인편의시설축진시민모임의 태동
- II. 접근권 확보를 위한 장애인 운동의 다양화
- III. 편의증진법 시행을 앞두고

I. 장애인편의시설촉진시민모임의 태동

본 장에서는 '장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률(이하 편의증진법)'이 제정되는 과정속에 있었던 시점인 1996년 1월부터 1998년 4월 10일까지 장애인편의시설촉진시민모임(이하 편의모임)의 활동을 중심으로 장애인편의시설 확보를 위한 운동을 살펴보고자 한다.

1. 편의시설평가단을 꾸리며

한벗장애인이동봉사대(이하 이동봉사대)는 장애인의 외출을 본부직원과 운전회원, 자원활동가 등이 도와주는 단체로서 그 태동은 1979년 한벗회로부터 출발을 한다. 한벗회는 우리 사회의 소외된 이웃 - 특히 장애인 - 에게 관심을 가지고 많은 활동을 해왔다. 1991년도부터는 뇌성마비 장애로 인하여 학교는 다니지는 못했으나 스스로 독학을 하여 글자를 깨우친 뇌성마비 장애인들의 학업에 대한 욕구를 충족시켜주기 위하여 뇌성마비 교양대학이라는 프로그램을 실시하였다. 매주 금요일부터 토요일까지 다양한 수업으로 실시되는 이 프로그램을 통하여 장애인의 이동이 얼마나 어려운지 간접적으로 깨닫는 좋은 기회가 되었고 1993년도에 한벗장애인콜택시라는 모임을 만들게 된 계기가 되었다. 한벗장애인콜택시가 바로 한벗장애인이동봉사대의 전신인 것이다. 이 이동봉사대에는 장애인들만으로 구성된 기획위원회가 있다. 현재는 김지수, 이삼열, 이덕근, 김진옥, 손진식, 김미선, 정치우 등이 참여를 하고 있다.

1996년 1월 이동봉사대의 총무인 금재호, 이동봉사대의 간사였던 한경환 그리고 기획위원인 김진옥, 이현준, 뇌성마비 교양대학 학생이었던 홍혜경 그리고 자원활동가 1명, 이렇게 6명이 9박10일 예정으로 호주의 시드니를 방문하게 되었다. 당시 호주에는 전정옥(현 장애인편의시설촉진시민모임 사무국장)이 머물고 있었으며, 전정옥의 안내로 한국에서는 9박10일이라는 장거리 여행을 꿈꾸지 못했던 이들은 Exploring Sydney 라는 이름으로 전철, 기차, 택시, 버스, 도보, 유람선 등과 같은 대중

교통수단을 이용하여 시드니 구석구석을 다니게 되었다. 우리나라에서는 감히 상상도 못하는 Disabled Taxi(휠체어를 탄 채로 승차할 수 있는 택시)도 타보고 미스사이공이라는 오페라는 Disabled Seat에 우아하게 앉아서 관람할 수 있었다. 해변가에 나 있는 경사로를 따라 산책도 해보고 해수욕도 하는 정말 인간답게 살아본 10일이었던 것이다. 물론 편의시설들이 완벽한 것은 아니지만 최대한의 배려를 피부로 느낄 수 있었다. 그리고 지금까지 불편함에 길들여져 있던 장애인들이 “편의시설이 참 편하구나!” 하는 것과 편의시설이라는 것이 장애인 뿐만 아니라 어린이, 노인, 임산부, 무거운 짐을 든 사람, 자전거를 타는 사람 등 모든 사람들에게 편리하다는 것을 직접 체험한 좋은 기회였다.

2. 시민단체로서 장애인편의시설촉진시민모임의 발족

시드니 여행에서 돌아온 직후 이현준씨 등이 주축이 되어 한빛장애인이동봉사대의 기획위원회의에서 한국에서의 장애인편의시설 확보와 평가를 위한 모임의 준비를 제안하게 된다. 때마침 우리나라에서도 장애인 편의시설 관련 법의 제정이 한창 논의중이었고, 편의시설에 대한 관심도 고조되어 좋은 계기가 되었다.

한빛장애인이동봉사대는 곧 이들의 제안을 검토하게 되었고, 이동봉사대의 전신인 한빛회때부터 주축으로 활동해온 백진양씨(현 한빛금고 이사장)를 모임 결성의 실무 책임자로 내정하고 본격적인 준비에 들어간다. 그리고 당시 연세대학교의 이계준교수(현 연세대학교 명예교수)를 대표로 위촉하고, 운영위원 및 연구위원의 위촉, 고문위촉 등의 작업에 들어가게 된다. 당시 이 모임의 결성에 참여했던 사람들은 연세대학교 게르니카, 한빛회(청년모임), 이동봉사대 등이었다.

마침내 1996년 12월 7일, 연세대학교 알렌기념관에서 편의모임은 “장애인 편의시설 설치를 촉구하는 시민의 모임”이라는 긴 이름으로 발족을 하게 된다. 편의모임은 발족식에서 모임의 목적을 “장애인, 노인, 어린이 등 우리 사회의 신체적, 정신적 약자들이 사회활동을 자유롭고 제약없이 향유할 수 있는 제반 여건의 구비를 촉구하는 것”이라고 밝힘으로써, 단순히 편의시설의 시설적인 개선이 목적이 아니라 편의시설의 개선을 통한 이동약자의 접근권 확보가 목적임을 밝히고 있다.

이러한 편의모임의 발족은 두 가지 의미를 지니고 있다. 첫째는 우리나라에서 편의시설에 관한 운동을 목적으로 하는 최초의 민간단체라는 점이다. 기존의 여러 장애인 단체나 기관 등에서도 편의시설에 관한 운동이나 조사, 연구 작업 등을 진행하

여 왔지만, 편의시설만을 목적으로 하는 순수 민간단체는 없었다. 둘째는, 장애인편의시설이라는 목적을 표방하면서도 장애인단체가 아니라 시민단체로서 출발을 하고 있다는 점이다. 사실 엄격히 이야기할 때, 장애인단체 역시 시민단체임에도 불구하고 지금까지는 장애인단체와 시민단체를 구분하여 이야기를 해오고 있었다. 따라서 장애인단체는 장애인들로 구성된 단체나 장애인복지를 지향하는 사업을 시행하는 단체를 가리켰으며, 시민단체는 장애인단체를 제외한 모든 민간단체를 일컫는 말로 사용이 되고 있었다. 따라서 편의모임의 명칭으로 볼 때(장애인 편의시설…), 편의모임은 장애인단체이지만, 편의모임은 처음부터 시민단체라는 성격을 지향하였던 것이다. 그것은 편의시설은 장애인에게만 편리한 것이 아니라 우리 사회의 모든 시민들에게 편리하고 안전한 것이라는 편의모임의 지향점에서도 알 수 있듯이, 편의모임은 장애인들만의 접근권을 확보하는데 목적이 있는 것이 아니라, 장애인, 노인, 임산부, 어린이 등 우리사회의 이동약자, 더 나아가서는 모든 사람의 접근권 확보를 목적으로 하고 있기 때문이다.

이러한 편의모임의 입장은 편의모임의 사업과 정신에서도 잘 나타나고 있다. 장애인편의시설에 관한 업무가 제일 많지만 그러면서도 장애인의 입장에서만 주장하기 보다는 모든 시민의 입장을 함께 고려하고 모든 사람을 함께 배려하는 관점에서 출발하고 있는 것이다.

1996년은 이렇게 편의시설 관련 법인 편의증진법이 태동되었고, 시민단체로서는 장애인편의시설촉진시민모임이 발족되었다는 점에서 편의시설에 관한 전진이 있었던 해이다.

이렇게 발족된 편의모임은 1997년도 첫 운영위원회의에서 실무책임자로 전정옥 사무국장을 영입하여 본격적인 활동을 시작하였으며, 아울러 모임의 명칭도 “장애인편의시설 설치를 촉구하는 시민의 모임”에서 “장애인편의시설촉진시민모임”으로 변경하여 오늘에 이르고 있다. 운동의 방향은 장애인 등의 접근권 확보였지만 활동의 범위는 구체적이어서야 하고 장애인이 편하면 누구나 편하다는 인식아래 구체적인 대상 즉 장애인 편의시설로 정하자는 중론에 따라 명칭에 “장애인편의시설”를 첨가하게 되었다.

3. 편의모임의 활동방향

97년 3월, 편의모임의 사무국은 조직이 되었으나 운동방향 등에 대한 방향설정은

전혀 논의가 되지 않은상태여서 사무국은 자체 회의를 통해 개괄적인 방향을 설정하게 되었다. 사무국과 연구원들은 장애와 직접, 간접적으로 관련이 있어서 좀더 실질적인 내용을 추릴 수 있었는데, 이러한 과정을 통해 장애인의 눈높이에서 바라보고의 사결정권에 장애인이 참여하는 것에 대한 중요성을 느낄 수 있었다.

우선 첫번째로는 단순한 편의시설만의 확보가 아니라 정보의 접근권 확보까지를 편의모임 활동범위로 규정한 것이었다. 이것은 타 시민단체와의 연대를 할 수 있는 동기를 부여해주었고 활동의 나침반이 되었다.

두 번째로는 구체적인 편의시설 설치 촉구의 대상은 공공건물이 아니라 공중이용 시설이라는 면에서 의견이 일치되었다. 공공건물에서의 편의시설과 접근권의 확보는 당연히 정부의 책임이라는 인식하에 편의모임은 공공건물보다는 장애인이 가장 많이 이용하는 슈퍼, 약국, 병원, 영화관 등 공중이용시설의 편의시설 설치를 유도하고 확보하기 위한 공감대형성을 그 목적으로 했다.

1년에 몇번밖에 못가는 공공건물이 아니라 운동의 시작을 바로 집에서, 다시 말해서 집밖을 나가기 위한 첫단계로 내가 사는 동네의 편의시설을 조사하는 것으로 시작하는데 합의를 보았다.

세 번째로는 장애인도 한 사람의 고객으로 소비자로 인식시키자는 것이었다. 편의증진법에 의해서 장애인전용주차공간을 만들고 엘리베이터를 설치하는 것이 아니라 소비자나 고객으로 장애인도 똑같이 서비스를 받아야한다는 것이었다. 이것은 캠페인의 방향을 결정지워주는 중요한 설정이다. 예를 들어 교보문고나 은행에 편의시설을 설치해달라고 건의하고 촉구만 하는 것이 아니라 교보문고에 가서는 책을 사고 그 시설을 이용함으로써 고객으로서의 불편함을 주장할 수 있다는 것이다. 장애인으로서가 아니라 고객으로 먼저 대접을 받는다는 것은 또 다른 차원이다. 이러한 면은 강제적인 편의시설 설치 이전에 기업이나 민간시설로부터 편의시설 설치에 대한 대시민적 이미지나 사회적인식을 유도할 수 있다. 그러나 시행하기에는 많은 어려움이 따른다. 경제적인 문제와 장애인들의 의식적이고 적극적인 참여가 필요하기 때문이다.

마지막으로는 보편적 디자인에 대한 합의이다. 지금까지는 장애인을 위한 편의시설들은 장애유형별에 따라 설치를 해서 장애인을 포함한 모두 사람들이 사용하기에는 불편한 점이 많은 것은 사실이다. 시각장애인을 위한 유도블럭 등은 휠체어를 사용하는 장애인은 다니기 힘들고 목발을 사용하는 장애인에게도 불편한 뿐이다. 또한 이러한 불편함뿐만 아니라 장애인과 비장애인을 분리시키는 또 하나의 장벽이 되기

도한다. 장애인을 위한 편의시설은 실제로는 장애인 전용 화장실, 장애인 전용 공중전화, 장애인 전용 엘리베이터 등의 모습으로 나타나기 때문이다. 장애인 전용이 아니라 장애인도 사용하고 비장애인도 함께 사용할 수 있는 설비나 시설이 바로 보편적디자인인 것이다.

따라서 편의모임은 편의시설에 대한 미래의 전망을 보편적디자인으로 보고있는 것이다. 장애인을 포함하여 누구나 이용하기 편한 시설 그것이 우리가 추구하는 바이다.

II. 접근권 확보를 위한 장애인 운동의 다양화

1. 접근권 확보를 위한 여러 단체들의 활동

편의모임의 활동이 시작되기 전에는 '장애인먼저운동실천중앙협의회(이하 장애인먼저운동)'의 이동권확보대책위원회, 지체장애인협회(이하 지장협)의 장애인편의시설안내센터, 샘물선심회 등의 활동들이 있었다. 장애인먼저운동의 이동권확보대책위원회는 주로 교수들의 연구중심으로 우리나라 실정에 맞는 대안을 제시하는 것을 목적으로 설립이 되었다. 그리고 지장협의 장애인편의시설안내센터는 편의시설 이용에 대한 안내 등을 주 목적으로 하며 준비 중에 있다. 한편 샘물선심회는 매년 4월 장애인의 날 행사로 휠체어리프트가 설치되어있는 역을 중심으로 장애인과 비장애인이 한조가 되어 지하철을 이용해 목적지까지 가는 행사를 통해 지하철에 장애인 편의시설 설치를 촉구하는 사회계몽활동을 계속해왔다. 그리고 시민단체인 녹색교통운동에서는 장애인을 포함한 이동약자 등의 보행권에 대한 논의를 지속적으로 해오고 있다. 이와 더불어 도시연대(견고 싶은 도시만들기 시민연대)는 지하철편의시설실태조사, 시청앞 편의시설조사, 5호선지하철역사 횡단보도 조사, 자전거도로 만들기, 보행자공간만들기, 서울시 보행권확보와 보행환경개선에 관한 기본조례를 만드는 등 어린이에게 안전한 도시, 노인·장애인에게 친절한 도시, 자연이 숨쉬는 도시, 견고 싶은 도시 만들기에 앞장서 왔다. 장애인의 편의시설 확보를 위한 운동에서 빼놓을 수 없는 것은 전국장애인한가족협회(이하 전장협)의 활동이다. 전장협은

1997년 한해 동안에도 저상버스 확보 등을 목표로한 장애인 대중교통 이용권리 확보를 위한 운동(7월), 장애인 참정권 확보를 위한 운동(11월) 등을 벌였으며, 그 가운데 장애인 참정권 확보를 위한 운동은 청각장애인들의 참정권에 있어서 중요한 정보수단인 선거관련 방송시에 수화 및 자막 방송을 의무화하도록 법원의 판결을 받아냄으로써 큰 성과를 거두기도 했다.

2. 편의모임의 운동

편의모임은 편의시설 설치의 확대라는 목적을 달성하기 위한 운동의 방법으로서, 연구와 정책대안은 물론, 실태조사, 문헌을 통한 홍보 및 인식개선, 대시민홍보캠페인, 편의시설에 대한 자문 및 상담, 편의시설의 개선에 대한 건의와 요청, 등 다양한 방법을 사용하고 있다.

1) 캠페인을 통한 인식개혁

편의모임은 1997년도 4월부터 매월 “더 넓고 더 가까운 세상만들기” 캠페인을 실시하고 있다. 편의모임의 특징사업처럼 되어 있는 이 캠페인은 기존의 캠페인과 같은 홍보활동 외에도 실태조사와 개선요청이라는 실질적인 활동도 함께 포함하고 있는 것이 특징이다.

편의모임은 1997년도 장애인주간이었던 4월 14일부터 19일까지 1주일간 제1회 캠페인을 진행하였다. 이 캠페인은 편의시설에 대한 시민의식개선은 물론 장애인 스스로에게도 권리를 찾기 위한 운동의 필요성을 알리기 위한 것이었다.

편의모임은 6일동안 진행된 제1회 캠페인에서 매일 주제를 달리하여 캠페인을 진행하였다. 그리고 이러한 캠페인의 주제를 정함에 있어서도 이제까지 공공건물 위주의 편의시설에 대한 논의가 있었으나 편의모임의 캠페인에서는 공공건물이 아닌 공중이용시설을 대상으로 하였다. 이는 장애인들의 실생활에서 가장 많이 필요하고 또 가장 많이 이용하는 곳은 공공건물이 아니라 공중이용시설이라는 인식에 근거한 것이었다. 월요일에는 서울의 대표적인 대형서점인 종로서적과 영풍문고를 방문하였다. 또다른 대형서점인 교보문고의 경우 장애우권익문제연구소에서 끊임없는 편의시설에 대한 개선 촉구를하여 편의시설이 미흡하게나마 설치되었으나 종로서적과 영풍문고의 경우는 아직 조사된 바가 없었다. 이때 약 30여명의 편의모임 회원들이 참여하여 영풍문고와 종로서적에서 직접 서적을 구입하며, 편의시설을 조사하였다.

화요일에는 우리나라의 대표적인 문화공간 가운데 하나인 세종문화회관을 방문하였다. 당시 환경음악회가 열리는 것을 계기로 편의모임 회원들은 음악회의 관객으로 세종문화회관을 방문하였고, 이와 함께 세종문화회관의 편의시설 실태를 조사하였다. 수요일에는 대표적인 문화와 젊음의 거리인 대학로를 방문하였다. 특히 대학로에는 해외 유통업체의 체인점이 많은 점에 착안하여, 해외 패스트푸드 체인점의 편의시설 실태를 조사하였다. 물론 이때도 회원들은 대학로의 대표적인 패스트푸드점에 들어가 점심식사를 하며, 실태조사를 하였다. 목요일은 97년도가 문화부에서 지정한 “문화유산의 해”였던 까닭에 경복궁을 방문하여 문화유적지의 편의시설을 직접 다녀보며 조사하였다. 금요일에는 서울의 중심인 명동을 방문하였다. 특별히 명동지역에는 주요 은행들이 모두 자리잡고 있음에 착안하여 주요 은행의 명동지점을 방문하여 은행업무를 보고 아울러 은행들의 편의시설 실태를 조사하였다. 토요일은 캠페인 마지막 날로서 서울시청을 방문하여 일주일간의 조사결과를 제시하고 아울러 이에 대한 개선사항을 요청하는 민원을 민원실에 회원들이 직접 접수를 하였다.

이러한 일주일간의 캠페인을 통해 작은 변화들이 일어났다. 비록 민원은 서울시장의 이름으로 공문처리되어 “편의시설의 설치에 권장 사항이므로 해당주관 기관과 해당시설주에게 설치를 권장하도록 하였다”라는 회신만을 받았을 뿐이지만, 실제로 3개월이 지난 1997년도 7월에 재방문하여 조사해본 결과 몇몇 부분들의 편의시설이 개선되었던 것이다. 또한 회원들에게도 편의시설을 직접 다녀보며 조사함으로써 평소에는 지나치던 시설들이 얼마나 불편하게 되어 있는가를 느끼는 계기를 제공해주었으며, 장애인회원들에게는 장애인도 소비자이며 고객이라는 의식을 심어주었고, 시설주에게도 장애인도 역시 소비자이며 고객이라는 측면을 부각시킴으로써 편의시설의 설치를 고객에 대한 서비스차원에서 접근할 수 있도록 하였다. 편의모임의 “더 넓고 더 가까운 세상만들기” 캠페인은 5월에는 창덕궁과 비원을, 6월에는 덕수궁을 방문, 조사하는 것으로 이어졌다. 이렇게 4월의 경복궁, 5월의 창덕궁과 비원, 6월의 덕수궁에서 캠페인을 가졌던 것은 97년도가 문화유산의 해이기도 했고, 이러한 문화유적지는 문화유적을 보호한다는 이유로 편의시설이 미비되는 경우가 많아 장애인도 역시 문화유적지를 보고 즐길 수 있는 권리가 있다는 것을 보여주기 위한 것이었다.

7월에는 서울시에서 버스개혁공청회를 개최하면서, 공영버스 운영문제가 대두되었다. 서울시에서는 서울시 버스개혁안에서 비인기노선의 적자문제를 해소하고, 장애인·노인 등에 대한 서비스를 강화한다는 목적으로 공영버스 도입을 계획하였다.

그리고 300대의 공영버스 가운데 2대를 저상(底床) 버스로 한다는 것이었다. 이 소식을 접한 편의모임과 전장협은 공동으로 이 문제를 대처해 가기로 하였다. 저상버스는 독일 등 서구에서는 이미 도입이 되고 있는 버스이나 우리나라에는 아직 도입된 적이 없었다. 그러나 만약 저상버스가 도입된다면, 휠체어 사용자는 물론이고, 노인들과 유모차도 쉽게 이용을 할 수 있었다. 따라서 양 단체는 저상버스 도입이 2대로 계획된 것이 장애인·노인등을 배려한 교통정책이 아니라 전시행정이라고 판단하고 300대 가운데 적어도 50% 이상은 저상버스를 도입해 줄 것을 요구하기로 하였다.

1997년 7월 27일 세종문화회관에서 열린 버스개혁공청회에 참석한 양단체는 공청회장 입구에서 “장애인도 대중교통을 이용할 권리가 있다”, “장애인도 서울시민이다” 등의 구호를 외치며 버스개혁공청회에서 장애인의 대중교통이용문제를 부각시키고자 노력하였다. 그리고 공청회에 질의서를 통해 “공영버스의 도입이 적자노선 해소와 이동약자에 대한 서비스 개선이라면 왜 300대 가운데 겨우 2대만 저상버스를 도입하는가”라고 반문하였다.

1997년 7월 29일 편의모임과 전장협은 서울시청에 있는 버스개혁단 사무실을 방문하고 단장과의 면담을 요청하였다. 그러나 버스개혁단 단장은 자리에 없었고 서울시청측은 경찰력을 동원하여 버스개혁단 사무실로의 진입을 저지하였다. 편의모임과 전장협은 서울시청내에서 3시간여를 농성하며 기다렸지만, 성과가 없자 시장 면담을 요청하며 서울시청별관으로 행진을 하였다. 그리고 시장면담과 공영버스내에 저상버스의 도입을 보다 더 확대해 줄 것을 요청하는 민원신청서를 접수하였다. 결국 서울시에서는 7월 30일에 버스개혁안을 확정, 발표하면서 공영버스내에 저상버스는 98년도에 5대를 도입하기로 하였다. 그러나 이러한 성과에도 불구하고 서울시의회에서 공영버스 도입에 따른 예산을 부결시킴으로써 현재 이 문제는 보류상태에 놓여져 있다.

편의모임은 이러한 대중교통 이용문제와 관련하여 전장협과 함께 8월의 캠페인은 서울국제대중교통전이 열리고 있는 KOEX에서 8월 5일과 9일 두 차례에 걸쳐서 실시하였다. 특히 이 캠페인에서는 전시되고 있는 저상버스를 직접 시승해보는 것은 물론 저상버스 앞에서 시민홍보 캠페인을 벌이기도 했다.

9월의 캠페인은 지하철과 도시철도의 전동차와 승강장 사이의 거리와 단차를 조사하는 캠페인이었다. 이는 전동차와 승강장 사이의 거리와 단차가 지나치게 멀거나 높아 그 사이에 발이 빠지는 등의 안전사고가 자주 일어나고, 높은 단차로 인해 휠체어 사용자들은 이용하기가 어려운 점 등이 계속 지적되어 왔기 때문이었다. 이

날 편의모임 회원들은 조를 나누어 1호선과 아직 건설중인 6, 8호선을 제외한 제1기 지하철과 제2기 도시철도 역사를 조사하기로 하였다. 그리고 이날의 캠페인이 밑거름이 되어 편의모임에서는 9월부터 12월까지 3개월에 걸쳐 1~4호선 전구간의 역사와, 5, 7호선의 전구간의 역사, 국철구간, 분당선 구간 등 300개 역의 600개 역사(상·하행선)의 전동차와 승강장 사이의 거리와 단차를 실태조사하였다. 그리로 이 결과는 1997년 12월 11일 편의모임 창립1주년 기념행사에서 발표되었다. 아울러 편의모임은 현재 건설중인 제2기 도시철도는 물론 제3기 지하철 전 역사의 전동차와 승강장 사이의 거리와 단차를 안전과 편의를 고려하여 조정해 줄 것과 편의시설을 갖추어 줄 것을 요청하였으며, 서울시에서는 1998년도 1월 12일에 앞으로 건설되는 제3기 지하철에서의 전동차와 승강장 사이의 거리는 좁히고, 단차는 낮출 것을 발표하였다.

10월의 제6회 캠페인은 을지로의 롯데백화점 주차장에서 있었다. 편의증진법의 시행을 앞두고 대표적인 공중이용시설인 백화점 내에서의 장애인 전용 주차구역의 실태와 준수여부를 조사하기 위해서였다. 그리고 이날의 캠페인은 서울시 전역의 주요 백화점의 장애인 전용 주차구역 실태조사로 이어졌다.

캠페인에도 대선의 열풍은 거세었다. 12월 18일 15대 대통령선거를 앞두고 편의모임은 전장협과 함께 ‘장애인 참정권 확보를 위한 연대모임(이하 연대모임)’에 참여하여 전국의 모든 투표소에 장애인 편의시설의 설치 촉구, 유세 및 선거관련 방송의 수화 및 자막 삽입 요청을 건의하였다. 또한 매주 대학로, 명동성당 앞에서 장애인의 참정권 확보를 위한 서명운동을 펼쳐 1만여명이 서명에 참여하는 성과를 거두기도 했다. 그리고 선거일을 며칠 앞두고 전장협은 방송국의 수화 및 자막방송 거부에 대하여 법원에 가처분신청을 하였고 이 가처분신청에서 승소함으로써 결국 선거관련 방송에서 수화 및 자막 방송을 하게 되는 개가를 올리기도 했다.

2) 실태조사를 통한 편의시설의 현황과 대안제시

▶ 캠페인

지난 한해 동안 편의모임이 캠페인을 통해 조사한 편의시설 실태조사는 다음과 같다. 편의모임은 이러한 실태조사와 함께 대안을 마련하고 이를 해당 관리기관이나 시설주에게 보내어 개선을 요청하고 있다.

· 종로구의 영풍문고와 종로서적의 편의시설 실태조사(1997. 4. 14).

- 세종문화회관의 편의시설 실태조사(1997. 4. 15),
- 대학로의 패스트푸드점(KFC, 피자헛, 롯데리아, 코코스 등)의 편의시설 실태조사(1997. 4. 16),
- 경복궁의 편의시설 실태조사(1997. 4. 17),
- 명동지역의 각 은행지점(국민, 한일, 외환, 조흥 등)의 편의시설 실태조사(1997. 4. 18),
- 서울시청의 장애인 편의시설 실태조사(1997. 4. 19),
- 창경궁과 비원의 편의시설 실태조사(1997. 5. 24),
- 덕수궁의 편의시설 실태조사(1997. 6. 21)
- 롯데호텔, 프레지던트 호텔의 편의시설 실태조사(1997. 8. 27),
- 서울시내 지하철 및 도시철도의 전동차와 승강장사이의 거리와 단차 실태조사(1997. 9.- 12),
- 롯데백화점(을지로점)의 장애인전용주차구역 실태조사(1997. 10. 25),
- 서울시내 주요 백화점의 장애인전용주차구역 실태조사(1997. 12~1998. 1.)
- 인천시내 주요 공공건물의 편의시설 실태조사(1998. 2.)

▶ 지하철 전동차와 승강장 사이의 단차와 거리 실태조사

1990년에서 1992년 9월 사이에 서울의 13개 지하철 역 내에서 일어난 승객 사고 89건 가운데 승강장과 전동차 사이에 발이 끼어 부상을 당한 경우는 13.9%인 12건에 이르렀으며, 95년 3월에는 우모씨가 전동차와 승강장 사이에 하체가 끼어 사망하는 사고까지 발생하였다.

편의모임에서는 이에 대한 실태를 직접 조사하기로 하고 1997년 9월 6일, 제5회 "더 넓고 더 가까운 세상만들기" 캠페인의 주제를 "서울시 지하철과 도시철도의 전동차와 승강장 사이 거리와 단차 조사"로 잡고 약 20여명의 회원들이 지하철의 각 호선별로, 또 국철과 분당선을 나누어 직접 타고 조사를 하기로 했다. 이날의 조사는 비록 모든 역사에 대한 조사가 아니었음에도 불구하고 놀라운 결과를 보여주었다. 간격은 20cm가 넘는 역이 있었고, 단차도 15cm가 넘는곳이 있었다. 이때부터 1997년 12월 4일까지 약 3개월에 걸쳐 편의모임에서는 지하철과 도시철도의 전역사를 조사하기에 이르렀다.

조사대상은 제1기 지하철인 1~4호선, 제2기 지하철인 5, 7호선, 국철, 분당선 등 현재 서울시에서 운행중인 지하철과 도시철도의 300개 역사였으며, 정밀한 조사를 위

위해 상행선과 하행선 모두를 조사하여 결국 600개역에 대한 거리(열차와 승강장 사이의 높이)와 단차(열차와 승강장 사이의 높이)를 조사하기에 이르렀다. 이 가운데 6호선과 8호선은 아직 미완공이어서 조사대상에서 제외하였으며, 많은 장애인들이 맨 첫칸과 맨 마지막칸에 주로 탑승한다는 설문조사에 따라 전동차의 마지막칸, 중간 출입문에서 거리와 단차를 조사하였다.

현재 도시철도의 건설기준은 전동차와 승강장 사이의 간격이 5cm이하여야 하나, 실제로 조사해본 결과 이 기준에 맞는 역은 단 한곳도 없었다. 가장 간격이 넓은 곳은 옥수역 상행선과 하행선으로서 각각 29cm와 28cm였으며, 한남역, 월계역, 회기역 등이 그 뒤를 이었다.

전동차와 승강장의 단차 역시 2cm이하여야 휠체어나 유모차 등이 안전하게 열차에 오를수 있으나 600개 역 가운데 14.7%인 87개 역만이 2cm미만이었으며, 대부분은 5cm가 넘었고, 심지어는 20cm가 넘는 곳도 4곳이나 되었다.

이번 조사결과 월계역은 열차와 승강장의 간격이 24cm로 넓으면서 단차마저 25cm로 가장 높아 가장 탑승하기 어려운 역으로 드러났다. 더욱이 제1기 지하철과 제2기 지하철을 비교해 볼때도 평균 거리는 제1기 지하철(1-4호선)이 11.5cm에서 제2기 지하철(5, 7호선) 9.2cm로 개선된 반면에 평균단차는 오히려 제1기 지하철 4.6cm에서 제2기 지하철 5.2cm로 오히려 높아짐으로써 일관성 없는 건설기준을 보여주었다. 더욱이 8호선의 경우 개통된 11개 역의 상하행선 22개 역 가운데 열차와 승강장 사이의 간격이 15cm이상인 16개 역이나 되었다. 이번 조사에 따르면 가장 위험한 노선은 국철, 가장 안전한 노선은 분당선으로 밝혀졌다. 편의모임은 이러한 조사결과를 1997년 12월 11일 편의모임 창립 1주년 기념강연회에서 발표하였다.

3) 자유공간을 통한 인식확산

편의모임은 직접적인 활동을 통한 운동 뿐 아니라 출판물 통한 운동에도 관심을 기울였다. 그 첫 번째로 시도한 것이 무크지 「자유공간」의 발행이었다(1997년 10월 창간호 발행). 원래 자유공간은 계간지로 발행될 예정이었다. 그러나 재정적인 어려움과 업무의 폭주로 계간지발행은 뒤로 미루고 무크지로 발행을 하게 되었다.

자유공간을 발행하게 되었던 것은 지금까지 우리나라에 편의시설이나 접근권과 관계된 논문이나 실태조사서는 있었으나 단행본이나 잡지의 형태를 가진 출판물은 없다는 것이 그 첫 번째 요인이었으며, 이와 함께 논문이나 실태조사가 아닌 다른 형태의 출판물을 통해 보다 많은 시민들에게 편의시설에 대한 이해를 증진시켜주고,

아울러 편의시설과 관련된 이론을 발전시켜보자는 것이었다.

이에 따라 자유공간의 편집방향은 두 방향으로 나아가게 되었다. 먼저 쉽고 가벼운 읽을 거리의 제공이었다. 일반 대중들이 쉽고 가볍게 읽는 가운데 편의시설의 필요성과 중요성을 공감할 수 있는 읽을 거리를 제공하자는 것이었다. 이를 위해 자유공간에서는 편의시설이라는 주제를 가지고 편의모임의 캠페인 참가자들의 글, 회원들의 글을 실어 생활 가운데서 편의시설을 느낄 수 있도록 시도하였다. 아울러 편의시설이 잘 된 곳과 잘 못된 곳을 선정하여 취재식으로 구성된 “편의모임이 선정한 the Best와 the Worst”를 덧붙였다. 특히 이 코너는 시민들도 잘 아는 곳을 선정하여 대중성을 높이기도 했다.

다른 또 하나의 방향인 편의시설 이론의 발전은 “특집”이라는 타이틀로 묶어 관심 있는 사람들이 읽을 수 있도록 편집을 하였다. 앞의 글들이 가볍게 읽을 수 있는 글이라면 이 특집은 조금은 무거운 글들을 실어 편의시설 운동의 사상과 이론적 배경을 제공할 수 있도록 하였다. 창간호에서는 “무장애공간과 보편적 디자인”이라는 주제로 특집이 꾸며졌으며, 이성재의원(새정치국민회의 국회의원)이 무장애공간을 확보하기 위한 법으로서의 편의증진법에 대하여 기고하였고, 강병근교수(건국대 건축공학과)가 무장애공간을 위한 건축에 대하여 기고하였으며, 배용호연구실장(편의모임)이 편의시설의 디자인으로서 보편적 디자인의 이념과 원칙을 소개하였다.

창간호는 100여쪽에 국판의 크기로서 2천부를 인쇄하여 전국의 관련기관과 관심 있는 개인에게 무가지로 배포되었다. 자유공간은 우리나라에서는 최초로 편의시설만을 다룬 전문지라는 점에서 그 의의를 찾을 수 있다.

4) 편의시설 불편 고발 전화 운영(편의전화)

편의모임의 또 하나의 운동은 고발과 상담이다. 노인 상담, 여성 상담이 있듯이 편의시설에 대한 불편을 고발하는 편의전화(312-5721)를 운영한 것이다. 편의전화는 편의모임이 본격적인 활동을 시작하면서부터 꾸준히 운영해온 사업으로서, 누구나 전화를 걸어 편의시설의 불편함이나 그로인한 사고나 불평등과 차별을 고발할 수 있도록 한 것이다. 그리고 이렇게 편의전화를 통해 접수를 받은 후, 편의모임에서는 직접 현장 조사를 나가고, 사실 확인 후 이를 관계기관 및 해당관리기관에 공문 등을 보내어 시정을 건의하였다.

5) 정책건의, 지문 및 연구사업

마지막으로 편의모임은 정책건의, 편의시설 설치 자문 및 안내 등을 통해 접근권을 확보해 나가고자 했다. 정책건의의 대표적인 사례는 아마도 편의증진법 시행령과 시행규칙의 제정과정일 것이다. 1997년도 12월에 편의증진법 시행령안이 입법예고되고, 1998년 2월에는 편의증진법 시행규칙안이 입법예고 되었다. 이렇게 시행령과 시행규칙이 입법예고 될 때마다 편의모임은 이러한 법률안을 면밀히 검토하고 타 단체와의 워크숍 등을 통해 의견을 검증한 후 보건복지부에 검토안을 제안하는 활동을 해왔다.

이와 함께 편의시설 설치에 대한 자문 및 안내 활동도 활발하게 전개되었다. 편의증진법이 제정된 후 많은 건물주, 대학교 동아리, 장애인단체 등에서는 편의시설에 대한 관심이 높아졌으며, 아울러 이와 함께 편의시설을 갖추고자 하려도 기준이나 방법에 대하여 알수 없는 경우가 많았다. 특별히 현장 조사후에 개개의 건물에 적합하고 가장 편리한 편의시설을 추천해주는 편의시설 컨설팅에 대한 문의가 쇄도하였다. 이 가운데 남산도서관의 장애인열람실, 원주백화점 등은 편의모임이 편의시설 설치에 대하여 자문을 한 대표적인 기관과 시설이기도 하다.

또한 장애인트레이닝을 실시하고 있는 각 대학의 장애인 관련 동아리와 학생회에서 편의시설에 대한 관심이 높아졌다. 이러한 동아리들과 학생회는 각 대학내의 편의시설 개선운동에 대한 접근과 시도 등에 대한 자문을 요청해 왔다.

III. 편의증진법 시행을 앞두고¹⁾

1. 사회속으로 첫걸음, 이동권과 접근권의 보장

정부의 장애인복지시책의 기본방향²⁾은 장애인의 복지 확대, 특수교육강화, 고용촉진 등을 통해 장애인이 가족, 이웃, 지역사회와 더불어 함께하는 사회를 구현함으로써 장애인의 완전한 사회참여와 평등을 보장하는데 있다고 한다. 아마도 올 4월11일에 시행되는 편의증진법에서 완

1) 제 III 장은 함께걸음 98년 4월호에 실린내용이다
2) 보건복지부, 『장애인복지발전5개년계획』(1997), p.8

전한 사회참여와 평등을 보장하기 위한 그 기반을 기대할 수도 있을 것이다. 횡단보도의 턱이 낮아지고 시각장애인들을 위한 점자안내책자 등이 비치되어 있다면 집밖을 나서는데 두려움이 조금은 감소되리라고 보기 때문이다. 이렇게 집 안에만 있던 장애인들이 4월의 봄햇살을 맞기위해 용감하게 길거리로 나서게 되면 시민들도 학교에서 교회에서 그리고 동네슈퍼에서 장애인을 자주 보게될 것이고, 편견이나 선입관 등의 부정적인 생각들도 점차 줄어들리라고 생각하는 것은 어찌면 당연할 것이다. 집밖을 나온 장애인들이 더욱 용기를 내서 학교도 가고 직장도 얻는다면 장애인이 소모적이라는 경제적 논리도 생산성의 창출이라는 논리로 변화게될 것이다. 하지만 편의증진법은 그냥 얻어진 것이 아니다. 1981년 심신장애자복지법이 만들어진 이후 지금까지 18년동안 끊임없이 편의시설의 필요성에 대한 수많은 논의와 여러 장애인들의 죽음이 가져온 결과이기 때문이다. 이제 우리는 장애인의 자유로운 이동권과 접근권을 법적으로 보장을 받게된다. 하지만 문제는 이제부터이다. 편의증진법이라는 모양은 얻어냈지만 내용은 부족한 점이 너무 많다. 이제부터 우리가 그 내용을 채워야한다. 바로 그것이 우리가 해야할 몫이다.

2. 편의증진법에 보장된 장애인의 이동권과 접근권

장애인의 접근권이 처음으로 법적으로 보장된 것은 편의증진법이다. 그러나 편의증진법은 전반적인 접근권에 대하여 보장하기 보다는 이동권 특히 시설과 설비라는 측면에 치중하고 있는 듯하다. 다시 말해서 이동권을 포함한 정보에 대한 접근권, 서비스에 대한 접근권 등까지 포괄하여 담지 못하고 있는 것이다. 따라서 시행령이나 시행규칙에서도 접근권이 완전하게 보장되지는 못했다. 어느 면에서는 시각장애인이나 청각장애인에겐 정보의 접근권이라는 면이 편의시설보다 더 보장을 받아야 하기 때문이다. 청각장애인들을 위한 수화통역사 등의 배치 등이 배제된 것이 바로 대표적인 예일 것이다. 다시 말해서, 편의증진법에서 편의시설의 내용을 규정함에 있어서 편의시설의 종류에 대해서만 언급을 하고, 편의시설을 위한 서비스에 대한 언급은 하지 않음으로써 수화통역사 등과 같은 서비스에 관한 부분의 배제는 필연적이었다.

그러나 이동권이라는 측면에서는 기존의 장애인편의시설 및 설비의 설치기준에 관한 규칙보다 편의시설의 대상과 종류 등을 세분화하고 편의시설에 대한 강제규정 등을 강화함으로써 장애인 등의 이동권 확보는 어느정도 보장받을 수 있게 되었다.

3. 편의증진법 그 시행의 걸림돌

편의증진법이 시행되면서 여러 가지 우려되는 일들이 있다. 물론 우리 사회도 이제는 성숙이 되었고, 따라서 대화와 타협을 통하여 여러 문제들을 원만히 해결할 수 있으리라 여겨지지만, 아직도 남아 있는 숙제들이 있다.

첫째는 예산의 문제이다. 편의시설 설치를 위해서는 당장 예산이 필요하다. 편의증진법에서도 이를 위해 편의시설 설치를 위한 특별기금에 관한 조항을 두고 있다. 그러나 특별기금을 조성할 길이 당장은 막막한 것이 사실이다. 편의증진법에 따르면 이행강제금의 50%를 특별기금으로 적립하도록 하고 있지만, 기존 대상시설의 경우 2년에서 7년까지의 유예기간을 두고 있어, 짧게는 2년후부터 길게는 7년후가 지나야 고발을 할 수 있고, 다시 시정명령 등을 받고 이행강제금을 납부하게 되려면 또 1년 정도의 기간이 소요되므로 결국 이행강제금의 징수는 짧으면 2001년부터 길다면 2006년후에나 가능하다는 결론이다. 그나마 이행강제금도 시행령에서 편의시설 설치비의 20/100으로 규정됨으로써 그 액수가 그리 많지는 않을 것이다. 따라서 이행강제금에 의한 편의시설추진기금의 적립은 그다지 기대할만한 것이 못되는 셈이다. 그렇다면 정부 등에서 편의시설추진을 위한 기금을 따로 예산편성을 하거나 다른 방안이 모색되어야 하나 그것도 뾰족한 대안이 없는 실정이다. 또한 건물주의 경우에도 예산의 문제는 마찬가지이다. 당장 편의시설을 설치하려면 어쨌든 예산이 더 들게 마련이고 이러한 부분들이 어떻게 해결되어 갈 것인가가 당면한 문제일 것이다.

둘째는 건축가와 건물주의 이해이다. 편의시설의 문제는 건축가의 입장이나 건물주의 입장에서는 예민한 문제이다. 단 1cm의 차이가 건축상으로, 시설상으로 커다란 결과를 가져올 수도 있기 때문이다. 또한 건물주의 입장에서도 비용의 문제, 공간의 문제 등 만만찮은 문제들이 도사리고 있다. 예를 들어 40cm의 높이의 계단에 외부 경사로를 설치할 경우 승용차 2대를 주차할 수 있는 공간이 사라지는 셈이된다. 따라서 이 문제를 어떻게 풀어갈 것인가가 장애인들과 장애인단체의 과제이기도 할 것이다. 따라서 건축가들의 모임과 장애인 등 시민들이 함께 협의체 등을 구성하여 이러한 문제를 함께 풀어나가는 것도 하나의 해결책이 될 수도 있을 것이다.

셋째로 편의시설 설치의 관리문제이다. 시행규칙안에 따르면 지방자치단체의 경우 매년 1회씩 실태조사를 하게 되어 있고, 이를 보건복지부장관에게 보고 하도록 되어 있다. 어떻게 보면 간단한 일일수도 있지만 해마다 대상 시설은 늘어만 갈 것이고 이러한 대상시설들을 해마다 조사하고 관리한다는 것도 만만한 일은 아니다. 결국

이 문제는 시민들의 참여 없이는 불가능하다. 그러나 시민들은 고발자이며 이용자인 동시에 건물주일수도 있다라는 문제점을 지니고 있다.

넷째로 경제적 상황이다. 편의증진법이 시행되는 올해, 우리나라는 한국전쟁 이후의 최대 국난이라는 경제적 위기에 직면하고 있다. 경제적 위기는 자연스럽게 우리 생활 전반에 걸쳐서 우리모두에게 절약과 예산의 감축을 요구하고 있으며, 편의시설에 대해서도 예외는 아니다. 일례로 도시철도 공사의 경우만 보더라도 올해 7개 역에 32대의 휠체어 리프트를 설치하려던 계획이 예산 전체가 삭감됨에 따라 모든 계획이 99년으로 연기되기도 했다. 그러나 이러한 문제는 단지 도시철도의 문제만은 아닐 것이다. 문제는 시민들에게 또 정부나 지방자치단체에게 경제위기속에서 편의시설의 확충의 당위성을 어떤 논리로 설명해 줄 것인가의 문제이다. 경제적 위기가 해소될때까지 조금만 더 참고 기다리자는 것이 요즘의 중론이다. 그러나 국민에 대한 복지와 이동권은 양보될 수 없는 부분이다. 어렵고 힘들때일수록 복지가 더욱 필요하다라는 논리도 허리띠를 졸라매도 몇 년동안 더 지속될지 모른다는 IMF의 체제의 논리에 밀리고 있지 않는가? 더욱이 편의시설은 적어도 겉으로 보기에는 생존의 문제와 무관해 보이기 때문에 더욱 뒤로 쉽게 미루어질 수밖에 없다. 편의증진법이 시행되면서도 자칫하면 편의시설의 확충은 후퇴될 수 있는 것이 바로 올해의 상황이다.

4. 인간성을 드높이는 도시를 꿈꾸며(to the Humane City)

장애인의 이동권과 접근권보장을 위한 활동의 내용들은 우선 시민들의 합의를 얻어야한다. 그러기 위해서는 장애인만을 위한 시설이라는 의식보다는 장애인을 포함한 이동에 불편한 노인, 임산부, 어린이 등이 활동하는데 자유롭고 편한 도시만들기 운동으로 전개되어야한다. 장애인만을 위한 편의시설 등은 자칫 잘못이용되면 장애인과 비장애인을 분리하는 분리의식으로 전개될 수 있기 때문이다. 그래서 장애인을 포함한 우리 모두를 위한 시설이라는 시민들의 합의를 이끌어내야한다. 그러기 위해서는 우선 지역중심으로 전개되어야한다. 서울시, 인천시 등이 아니라 내가 살고 있는 노원구, 장애인단체가 있는 서대문구 등 지역중심으로 전개되어야한다. 즉 그 지역의 장애인들과 구청장애인담당직원과 구의원들 그리고 그 지역의 사회단체들과 함께 연대를 해서 살기 좋고 편한 그리고 아름다운 도시만들기에 참여를 해야한다. 주말이면 온 가족이 유모차에 어린아이를 태우고 나와서 쉴 수 있는 공원이 있는 살기 좋은 도시, 버스 한 두 정류장은 걸어도 피곤하지 않은 깨끗한 도시, 어린이들

이 안심하고 자전거를 탈 수 있는 안전한 도시, 장애인들이 자유롭게 다닐 수 있는 편리한 도시로 만들어야한다.

그리고 장애인 등의 이동권과 접근권확보를 위한 운동의 방향에 대한 합의도 필요하다. 적어도 2000년도에는 최소한 구청, 구의회, 경찰서 등 공공건물에는 편의시설을 의무적으로 설치할 해야한다. 따라서 장애인등의 이동권, 접근권 확보를 위한 운동의 방향은 즉 장애인들이 1년에 한 번 갈까 말까한 구청이나 경찰서와 같은 공공건물보다는 누구나 자주 이용하는 슈퍼, 약국, 미장원 등과 같은 공중이용시설 즉 내가 살고 있는 동네의 편의시설의 설치와 확충이다. 바로 이것이 지역운동과 더불어 함께 가야할 방향이다.

또한 장애인 등의 이동권과 접근권을 보장받기 위한 미래의 전망으로 보편적디자인에 관한 철학을 제시하고자한다. 장애인만을 위하여 디자인된 건축물이나 시설이 아니라 장애인을 포함하여 누구나 접근하고 이용할 수 있게 디자인된 건축물과 시설들이 우리가 지향하는 사회이다.

마지막으로 장애인들의 힘있는 목소리를 기대해본다. 앞으로 편의증진법의 내용을 그릇에 담는 것은 바로 장애인의 몫이다. 편의시설의 부재로 가장 고통을 받은 사람들은 바로 장애인 자신임을 알리고 장애인들이 편하면 누구에게나 편하다는 인식을 전달할때이다. 그래서 장애인만을 위해 또 다른 특혜를 베푸는 것이 아니라 바로 우리와 우리 후손들을 위한 살기좋은 도시만들기의 일환으로 이 운동을 전개할 필요가 있다. 더 이상 편의시설의 부재로 인한 장애인의 죽음을 담보로 하지말자 그러기에는 생명이 너무 귀하다. 이 운동은 우리들의 구겨진 자존심을 회복하지는 운동이다. 더 이상 이대로 참고 살 수는 없다. 최소한 내 자식이나 내 후배들만이라도 기본적인 인간다운 삶을 보장받을 수 있는 세상에 살고 우리의 작은 몸짓일 뿐이다. 편의시설은 최소한 인간답게 살기위한 최소한의 기본조건이기 때문이다.

참고문헌

- 보건복지부. 『장애인복지발전5개년계획』. 1997.
월간 『함께걸음』 1998년 4월호. 도서출판 함께걸음.
장애인편의시설축진시민모임. 『자유공간』 창간호. 1997.
장애인편의시설축진시민모임. "서울시 지하철 역사내의 전동차와 승강장 사이의 거리와 단차 조사". 『장애인편의시설축진시민모임 창립1주년 기념자료집』. 1997.

신문 기사를 통해 본 장애인 편의시설

이 현 준

장애인편의시설축진시민모임 연구원

- I. 시적에 앞서
- II. 편의시설 실태조사
- III. 장애인과 교통환경
- IV. 장애인을 위한 복지정보통신
- V. 복지서비스
- VI 장애인 재활복지용품 개발 - 기업중심으로
- VII. 편의시설과 장애인운동

I. 시작에 앞서

90년대는 매스미디어의 확장기라 할 수 있다. 80년대까지만 해도 독재권력의 관리 체제 아래 놓여 답보상태에 머물렀던 매스미디어는 80년대 말부터 시작된 언론자유화 바람에 따라 대폭 다양화되고 확장되기 시작했다. 방송분야에서는 민영방송이 탄생했고, 오전, 심야 등 방송시간이 대폭 늘어났으며 신문 분야에서는 지면의 확대가 나타났다.

특히 중앙일간지는 80년대까지만 해도 12면으로 묶여 있었던 것이 90년대에 들어서면서 20면 이상이 되는 시대가 열렸고 이후로 언론사 간에 면수 늘리기 경쟁이 벌어졌다. 중앙일보의 경우는 국내 일간지 중 최대인 주간면수 320면에 달하고 있다. 또한 정보통신의 발달은 기존의 2차원에 머물렀던 매스미디어가 컴퓨터 통신, 인터넷 등으로 영역이 넓혀져 시공을 초월해 언제 어디서나 정보습득이 가능한 시대를 만들고 있다.

이런 매스미디어의 확장에 따라 정보의 양도 대폭 늘어났다. 장애인 정보도 예외는 아니다. 국가의 장애인 정책에서부터 자원봉사 활동에 이르기까지 장애인 관련기사가 거의 매일 정신을 차릴 수 없을 정도로 쏟아지고 있다. 기사를 제공하는 도구도 '종이'라는 2차원 도구에서 통신이라는 3차원적 도구로 확장되어 언제 어디서라도 정보에 접근할 수 있다.

특히 이 글은 컴퓨터 통신이라는 매스미디어의 등장에 힘입은 바 크다. 컴퓨터 통신이 없었다면 과거 신문을 일일이 들춰 기사를 수집해야만 하는데 이런 방법으로는 기사 수집에만도 얼마나 많은 시간을 투자해야할지 짐작할 수조차 없다.

본고는 천리안 신문기사검색 서비스를 통해 검색된 기사를 바탕으로 이루어졌다. 천리안 신문기사검색에서 검색식을 장애인 + 장애자 + 소아마비 + 뇌성마비 + 맹인 + 농아 + 자폐 + 기형아 + 정신지체 + 정신박약으로 산출한 결과 20,000여건의 장애인 관련기사가 검색되었고 그중 장애인 편의시설 관련기사 부분을 따로 발췌해서 정리했다.

신문기사 검색기간은 1992년부터 1998년 1월 현재까지 10개 중앙일간지, 10개 지

방일간지, 3개 스포츠일간지, 3개 경제일간지 등 총 27개 신문이다. 1992년부터 1998년까지의 기간은 국내에서 장애인 편의시설(건축, 교통, 정보통신, 재활복지용품산업)에 대한 개념이 본격적으로 도입되고 기초가 다져지는 시기와 정확히 일치하고 있다. 따라서 본 고를 통해서 90년대 장애인 편의시설의 흐름을 개략적이거나 살펴보는 데 의의가 있다고 할 수 있을 것이다.

본 작업을 통해 편의시설 관련 각종 정책은 물론 잘 알려지지 않았던 편의시설 확보를 위한 사회의 움직임과 편의시설 실태 등에 대한 자료가 다수 드러났다. 본 고에서 드러난 자료를 바탕으로 국내 장애인 편의시설의 흐름에 대해 훗날 더욱 체계적인 정리를 할 수 있기를 바란다.

여기에 사용된 자료는 신문으로 나오기 전에 통신에 올려져 독자에게 제공된 것으로 실제 신문기사화되지 않았거나 신문발행 일자에 다소 차이가 있을 수 있음을 밝힌다.

<표1> 본 고에 인용된 신문 및 기사검색기간

중앙지	기간	지방지	기간	경제·스포츠·기타	기간
조선일보	92/10-98/1	무등일보(광주)	93/5-98/1	스포츠서울	93/7-98/1
동아일보	92/10-98/1	강원일보(춘천)	92/12-98/1	일간스포츠	93/7-98/1
한국일보	92/10-98/1	충도일보(대전)	91/12-98/1	스포츠조선	96/1-98/1
중앙일보	92/1-98/1	광주일보(광주)	93/4-98/1	연합통신뉴스속보	97/11-98/1
한겨레신문	92/12-98/1	매일신문(대구)	93/6-98/1	서울경제신문	95/11-98/1
경향신문	95/11-98/1	국제신문(부산)	92/12-98/1	한국경제신문	95/12-98/1
문화일보	96/4-98/1	부산일보(부산)	93/6-98/1	내외경제신문	96/10-98/1
국민일보	96/9-98/1	제민일보(제주)	93/2-98/1		
서울신문	96/10-98/1	동양일보(대전)	92/06-98/1		
세계일보	97/7-98/1	영남일보(대구)			

II. 편의시설 실태조사(92/01/07~98/02/08)

장애인 편의시설에 대한 관심이 수면위로 떠오르고 편의시설 설치가 본격화되기 시작한 것은 극히 최근의 일이다. 80년대까지만 해도 장애인 편의시설은 사회적인 관심거리조차 되지 못했다. 84년 휠체어를 사용하는 장애인 김순석씨가 서울시장과 조선일보사장에게 서울거리의 턱을 없애달라는 유서를 남기고 자살한 것을 계기로 한때 장애인계에서 장애인 편의시설에 대한 불만이 터져 나왔고 서울시는 김순석 씨의 자살을 계기로 '장애인 편의시설 정비계획'과 '장애인 편의시설 확충계획'을 발표해 기존 건물을 증개축할 때 경사로의 설치와 횡단보도 턱을 2cm 이하로 낮추는 조치를 취했지만 반짝 관심에 그치고 말았다.

이후 1981년 심신장애자복지법을 제정하면서부터 동법 13조(편의시설)에 도로·공원·공공건물·교통시설·통신시설·기타 공중이 이용하는 시설을 설치하는 자는 심신장애자가 이를 편리하게 이용할 수 있는 시설이나 설비를 갖추도록 노력하여야 한다는 다분히 선언적인 편의시설 조항이 포함되었고 1989년 12월 30일 심신장애자복지법이 장애인복지법으로 개정되어 제33조(편의시설)에 조금 더 구체적인 편의시설 규정이 포함되었다. 그리고 1990년 12월 1일 동법시행령이 개정되어 제30조(시설 또는 설비의 기준)에 편의시설을 설치하여야 되는 건축물과 편의시설 종류가 명시되었다.

이후 1994년 보건복지부령 제1호로 보건복지부의 '장애인 편의시설 및 설비의 설치기준에 관한 규칙(이하 편의시설 설치규칙)'이 제정된다. 이 규칙은 장애인복지법 제33조에 법적 근거를 두고 있는데 편의시설 설치시한을 구체적으로 못박고 편의시설에 대한 세부적인 규정을 포함하고 있다. 편의시설을 특별한 이유없이 설치하지 않을 경우 50만원 이하의 벌금에 처하도록 규정하고 있다. 그러나, 이 규칙은 처벌규정이 약해 사문화되다시피했다.

90년대 후반에 접어들면서 장애인 편의시설에 대한 요구가 드높아지면서 좀더 강력한 편의시설 법률을 필요로 했고 그것이 '장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률(이하 편의증진법)' 탄생으로 이어진다. 이 법률은 98년 4월 11일부터 시행되며 기존의 편의시설 설치규칙이 편의시설 설치의 강제성이 없는데 비해 강력한 벌칙조항을 두어 편의시설 설치를 의무화하게 되었다.

따라서 대체로 우리나라의 장애인 편의시설 변화추이는 1) '편의시설 설치규칙'

이 시행되기 전인 1995년 1월 1일 이전과 2) 1995년 1월 1일 편의증진법이 제정된 1997년까지와 3) 편의증진법이 제정된 1997년 이후부터 1998년 현재까지의 세 시기로 나눌 수 있다.

편의시설에 있어서 90년대는 장애인편의시설에 대한 요구가 높아졌으며 이러한 요구가 편의시설 확보를 위한 구체적인 움직임으로 나타난 시기였다.

이와 함께 편의시설에 대한 개념이 태동했고 기초적인 기준이 마련되기도 하였다. 특히 편의시설에 관한 법률이 정비되어 편의시설 발전의 기반이 마련된 것은 주목할 만하다.

편의시설에 관한 관심이 이만큼이나 커지게 된 것은 장애인 단체 등 수많은 시민 단체의 움직임이 바탕이 되고 있다. 특히 1995년 '편의시설 설치규칙'이 시행된 이후 장애인 편의시설에 대한 관심이 급증했다. 이때를 전후해 수많은 시민단체에 의해 적지 않은 수의 장애인 편의시설 실태조사가 이루어졌다. 편의시설 실태조사의 주체도 정부, 정부 산하기관, 지방자치단체, 장애인 단체, 사회단체, 자원봉사단체, 연구단체, 교수, 대학생 등 다양하다.

90년대 들어 가장 먼저 편의시설 실태조사가 이루어진 때는 대전엑스포를 앞두고였다. 대전시가 엑스포장을 찾는 장애인들을 위한 안내지도를 제작하기로 함에 따라 충남대의대 재활의학과팀(윤승호 교수팀)이 91년 12월부터 편의시설 조사를 한 것이다. 이들은 이미 89년 중도일보 취재팀과 중구 은행동 일대에 대한 장애인 안내지도를 만든 경험이 있었다.

일단 대전시내를 수십 개 블록으로 나누고 블록별로 충남대 의대생들이 과제를 받아 휠체어 출입가능업소와 편의시설을 조사했다. 이 조사를 바탕으로 엑스포 개막에 맞추어 대전시 전도에 장애인 편의시설과 통행가능노선을 표기한 장애인 'ACCESS MAP' 1만부가 제작돼 배포되었다.

이후 다양한 편의시설 실태조사가 민간의 주도로 지속적으로 이루어졌다. 아래에 지금까지 이루어졌던 장애인 편의시설 실태조사 사례를 모아 소개한다.

▪ 한국장애인고용촉진공단, 장애인 취업실태조사 (92/01/07)

조사대상 : 전국 645개 업체

실태 : 계단난간과 진료실 설치는 대상 기업의 절반 이상이 설치했으나 건물 내 경사로, 장애인용 승강기, 지체장애인용 대·소변기 및 세면대를 설치한 업체는 거의

없이 없었고 80% 이상이 앞으로도 설치할 계획이 없다고 응답.

▪ 시단법인 한국지체장애자협회, 전국 시·군·구청 편의시설 조사 (93/01/30)

조사방법 : 92년 11월 20일부터 2개월간 전국 2백60개소 시·군·구청을 직접 방문 조사.

실태 : 장애인 전용 주차장과 전용 화장실, 입구 경사로 등의 편의시설 설치비율은 55.9% 불과.

① 설치비율을 보면, 장애인 전용 주차장 2백60개소 중 72개소로서 27.7%, 전용 화장실 46.5%, 출입구 경사로 70.8% ② 서울 부산 대구 인천 광주 대전 등 6대 특별시 및 직할시 편의시설 설치율(52.5%)은 9개도(제주도 포함)의 설치율(58.3%)보다 낮아 ③ 각 시도별 설치현황 : 제주도 81.3%, 전남 72.2%, 서울 67% 순이며 인천은 33.3%로 최저 ④ 사회과, 사회복지과가 1층에 설치된 경우도 78.9%

▪ 대전장애인복지연구소, 시내 병·의원 장애인 편의시설 조사 (93/02/23)

조사방법 : 93년 1월부터 한 달 동안 종합병원을 뺀 시내 23개 병·의원 대상 조사.

실태 : 경사로를 설치한 병원은 3곳뿐이었으며 그나마 2곳은 병원 출입구에 경사로가 설치되지 않아 장애인들의 통행이 불편했다. 연구소측은 먼저 장애인들이 많이 찾는 정형외과만이라도 기본 편의시설을 갖추도록 하는 의무규정을 만들어야 할 것이라는 입장을 밝히고 있다.

▪ 한국통신 충남사업본부·대전 충남 척수장애모임 청림회, 장애인용 공중전화 실태조사 (93/03/11)

실태 : ① 현재 대전 충남지역 지역의 공중전화는 모두 1만8천4백9대이며, 이 가운데 4천1백5대가 길가에 부스형태로 설치돼 있으나 현재 1개 시·군당 겨우 25대꼴로 장애인용 부스가 설치돼 있다. ② 장애인용 부스는 대전 37대, 충남 49대 등 모두 86대에 그치고 있다. 대전역의 경우 역광장 전체 25개 공중전화부스 중 장애인용은 단 1개이며, 4백26대의 공중전화가 설치돼 있는 금산군 금산읍은 금산전화국 앞에 단 1대의 장애인용 전화부스가 설치되어 있다.

문제점 : 장애인용 부스를 설치하면서 장애인의 편의나 다른 장애인 관련 편의시설과의 연계성을 고려하지 않은 채 단지 통행이 많은 역, 터미널, 공원 등 공공이용지역을 우선순위로 정하고 있다.

▪ 제주지체장애인복지회 청년부, 제주시 12개 동사무소 장애인 편의시설 실태조사 (93/4)

실태 : 경사로 설치는 7곳으로 양호한 편이나 3곳은 유효폭이 좁았다. 민원필기대는 앉아서 이용하기는 어려운 상황이었고, 장애인용 공중전화기 있는 곳은 7군데뿐이었다. 삼도 1동사무소를 제외하고는 장애인 화장실도 전혀 없는 등 91년 조사결과와 별로 달라진 것이 없었다.

▪ 제주지체장애인복지회, 도전역 일주 관공서 장애인 편의시설 조사 (93/04/16)

조사방법 : '장애예방캠페인' 일환으로 93년 4월 16일 하루 동안 제주 일원 일주 읍·면사무소 방문, 장애인 편의시설(화장실·경사로·공중전화·주차시설 등)과 취업상태·주거상태 조사

실태 : △ 화장실 경사로·장애인 공중전화, 장애인 전용 주차장시설 전무 △ 서귀포 시청 출입구가 계단 △ 11개 읍·면사무소 대부분 장애인 좌변기와 손잡이가 있는 소변기 거의 갖추지 않아 △ 화장실 입구가 좁거나 턱이 있었고 장애인 전용 주차시설은 6곳

▪ 해운대구청, 관내 공공기관 장애인 편의시설 실태조사 (93/06/01)

조사방법 : 93년 5월 구청, 동사무소, 경찰서, 전화국 등 관내 공공기관 23개소 장애인 편의시설 실태조사

실태 : △ 장애인 주차장 1백81곳 중 7개소(4%) △ 일선 동사무소와 해운대전화국 장애인 전용 주차공간 전무. △ 장애인 공중전화기 25개소 중 1개소 △ 장애인용 대변기 1백4개소 중 13개소 △ 소변기 1백2개소 중 2개소. △ 경사로 출입구 전체 38개소 중 60%인 22개소.

▪ 엑스포장 내 장애인 불편사항 점검 (93/06/03)

조사방법 : 장애인재활협회 대전 충남지부회원 등 관계전문가 시설단체장 등 50여명 93년 6월 3일 오후 대전박람회장 내 일부 장애인시설 점검

편의시설 설치현황 : ① 동문·서문·남문 3곳의 출입구 바로 안쪽에 장애인센터와 휠체어대여소 각각 설치. 행사장과 제일 가까운 서문주차장에 1백대분의 장애인 전용 주차장 마련. 안내요원 3-5명 상주 장애인을 차에서 휠체어에 태워 장애인센터까지 안내. ② 장애인센터내 편의시설 : 시각장애인을 위한 점자안내팸플

플릿과 음성안내테이프, 청각장애인을 위한 수화 비디오테이프 비치. 텔레비전과 냉장고, 관람하다 피곤해진 몸을 잠시 쉴 수 있는 평상 등 각종 편의시설 설치. ③ 휠체어대여소마다 90-100대씩 모두 2백80대의 휠체어와 전용 스쿠터 3-5대씩 준비. 미아보호소에 휠체어 20대와 스쿠터 2대 비치.

불편사항 : '불거리'가 있는 행사장 안 각종 전시관과 시설들의 경우 문제점이 적지 않았고 일부 시설이 장애인 통행과 이용에 부적합하게 시행되어 보완책이 시급한 것으로 지적됐다. 조사단은 10여건이 넘는 장애인 불편사항을 엑스포 조직위측에 시정토록 요구했다.

① 각 전시장에 설치된 장애인 전용 화장실의 출입구가 철재로 제작돼 문을 열고닫기 힘들다. ② 보조간격대 사이가 멀어 장애인이 사용하기 불편. ③ 각 전시관별 출입 통로는 대부분 9도를 넘는 평균 13도의 경사도로 제작해 휠체어 통행이 어려웠으며, 한빛탑의 경우 15도에 달해 장애인 이용시 사고의 위험이 높은 것으로 지적됐다. 이에 따라 이들 지역에 보조 손잡이인 핸들레일을 설치해 줄 것을 요구 (93/06/04 중도일보).

조사 이후 편의시설 시정현황(93년 8월 현재) : ① 공중화장실 중 장애인 전용 칸의 경우 조직위가 장애인단체의 건의를 받아들여 무거운 철제 출입문을 커튼식으로 바꿨으나, 잠금장치가 없는 경우가 허다했다. ② 일부 전시관에서는 조직위측의 거듭된 협조요청에도 불구하고 철제문을 그대로 방치해 놓고 있었다. ③ 한빛탑에 이르는 3곳의 진입로를 비롯해 일부 전시관의 내부 통행로 등은 장애인이 다니기에 경사가 너무 가파랐고, 병원진료소와 한국통신관 앞 패스트푸드점 등 일부 시설의 진입로에는 높은 턱이 가로막고 있었다. ④ 선경 이메지네이션관, 포항제철 소재관, 럭키금성 테크노피아관 등 대형 영상관을 갖추고 있는 전시관들의 경우 대부분 장애인 전용 관람석을 따로 두지 않아 사람들이 많이 몰릴 경우 장애인들은 관람을 포기해야 하는 실정이었다.

▪ 한국장애인재활협회 대구경북지부, 대구시내 공공기관 장애인 편의시설 실태조사 (93/07/24)

조사방법 : 근린공공시설, 업무시설, 의료시설, 판매시설 등 대구시내 공공기관 1백67개소 장애인 재활편의시설 조사 93년 7월 24일 발표.

실태 : ① 83.2%인 1백39개소가 경사로를 갖추지 않았고 그나마 설치된 경사로도 핸드레일이 없고 지나치게 가파르거나 바닥이 미끄러웠다. ② 건물출입구의 턱

이 2cm 이하인 곳은 31.7%인 65개소, 시각장애인을 위한 유도바닥재가 설치된 곳이 전무. ③ 13.2%인 22개소만이 일반화장실 내에 장애인용 시설을 갖추고 있으나 장애인용 대변기에 비상벨이 설치된 곳은 한군데도 없어.

문제점 : 현행 건축법에는 건축법시행령을 위반하는 설계자, 공사감독자, 공사시공자는 2년 이하의 징역이나 1천만원 이하의 벌금형을 받도록 돼 있으나 위반여부를 판정할 수 있는 세부규정이 없어 실질적으로 위반사항을 적발, 개선할 수 없도록 돼 있다.

▪ 지체장애인협회, 전국 4년제 대학 장애인 편의시설 실태조사 (93/10)

조사방법 : 전국 48개 4년제 대학 본관·학생회관·기숙사 등 학생들이 자주 이용하는 건물 편의시설 실태조사

실태 : ① 편의시설이 갖춰진 장소는 도서관(22%), 본관(11%), 기숙사(10%), 학생회관(9%) 순으로 나타났다. ② 경사로 18%, 전용 주차장 15%, 화장실 6%에 불과하고 ③ 대학별로는 사립대학(14%)과 여자대학(10%)이 9%의 설치율을 보인 국립대학보다 나왔다. ④ 서울대는 도서관에만 경사로가 설치됐을 뿐이어서 장애인 복지에 가장 투자를 하지 않는 대학으로 지적됐다. 편의시설이 비교적 잘 되어 있는 대학은 충남대·관동대·경희대·건국대학 등이었다. ⑤ 현재 4년제 대학에 다니는 장애인 학생은 3백63명이며, 신체검사에서 장애를 불합격기준으로 삼는 교육대학을 빼고 장애인이 없는 학교는 전국에서 단국대·배재대·서원대 등 세 군데뿐이다.

▪ 한국지체장애인협회·정부부처·각도·시청·도청, 장애인 편의시설 설치현황 조사 (94/02/11)

조사방법 : 경제기획원 통일원 총무처 조달청 등 정부 중앙부처 38개소, 서울 부산 인천 대구 경기 충남 등 6개 시청과 9개 도청 장애인 편의시설 설치 현황조사.

실태 : ① 38개 정부 부처 가운데 전용 주차장 설치 23개소, 경사로 설치 26개소 15개 시청과 도청중 전용 주차장 설치는 10개소, 경사로 설치는 13개소. ② 서울 세종로의 정부 제1청사나 과천의 제2청사에 입주해 있는 총무처나 공보처, 경제기획원, 농림수산부 등은 대부분 장애인 편의시설을 갖췄으나 ③ 별도 청사를 쓰고 있는 교통부, 체신부, 조달청, 통계청, 검찰청, 산림청, 특허청 등은 대부분 이를 설치하지 않았다. ④ 충청도청은 전용 주차장과 경사로를 모두 설치하지 않

않았고 부산시청, 광주시청, 전북도청, 경남도청은 경사로만을 설치.

▪ 한국보건사회연구원, 의료기관 의료재활서비스 실태조사 (94/03/22)

조사방법 : 박옥희 연구원이 정부지원의 삼육재활병원, 부산 천성재활병원 등 재활병의원 6개소와 전국 16개 장애인종합복지관, 서울대병원 등 전국의 3백개병상 이상의 종합병원 재활의학과 34개소, 1백40개소의 장애인 수용·요양시설이 제공하는 의료재활서비스의 실태조사.

실태 : ① 재활병의원 6개소 가운데 가장 기본적인 진료과목인 재활의학과를 설치하지 않은 곳이 부산 천성재활병원과 대구 인제재활병원 등 2개소. ② 재활병의원 모두 장애인 수용시설에 함께 설치되어 있고 대부분 외진 곳에 있어 재가장애인의 이용률 매우 낮아 장애인수용시설과의 분리설치 및 운용 등을 통해 재가장애인의 이용률을 높여야. ③ 재활의학과와 의료재활서비스도 물리치료 등에 대한 낮은 의료수가 책정, 입원 장애인의 대부분 장기간 입원해 병원측이 장애인 환자를 꺼려 재활의학과에 대한 병상할애율이 평균 3%에 불과.

▪ 대전·충남 장애인재활협회·장애인복지신문 대전지사, 대전 공공건물 편의시설 조사 (95/01/23)

조사방법 : 94년 7월 2주간 대전시의 시청, 5개구청, 79개 동사무소, 충남경찰청과 4개 경찰서, 노동청, 5개 보건소 등 관공서, 도서관 5곳, 복지관, 은행, 대형쇼핑센터 등 1백49곳 대상 실태조사.

실태 : ① 시립도서관 노동청 대전우체국 상공회의소 대덕구덕암동 회덕2동, 유성구 온천1동·2동, 중구 문화2동, 동구 신흥동, 원동, 봉전동, 가양1동사무소 등 33곳이 경사로조차 설치하지 않은 등 33곳 경사로 미설치. 주택건설기준(경사도 1대12 미만 표면에 미끄러지지 않는 재료사용)에 적합한 곳 서구청 유성구청 서부경찰서 서대전전화국 등 13곳에 불과 보조손잡이 높이(바닥면서 85cm)가 적정한 곳도 대덕구도서관 등 단 3곳으로 조사됐다. 경사로와 손잡이 위치가 제대로 된 곳은 유성공공도서관이 유일. ② 한국 신한 하나 외환 주택 한일 제일은행 등 은행 7곳 경사로 전혀 없고, ③ 휠체어 통과가능 폭 90cm 출입문 규정지킨 곳 4개 구청과 53개 동사무소 등 1백17곳에 이르나 대부분 장애인 사용하기 불편한 여단이 문. 도마2동사무소 한 곳만 미단이 문, 자동문은 서구청 한곳. ④ 장애인 시설 안내표지판 설치 12곳, 장애인용 화장실 12곳, 전화도 9곳 불과. ⑤ 장애인

편의시설 설치 여부를 감독하는 시청의 경우 경사로는 설치했으나 경사 급하고 유효너비(기준 1백20cm 이상) 미달, 장애인용 전화기, 화장실이 없었다. ⑥ 장애인시설이 실용성보다는 형식에 그친 곳이 많았으며 그나마 지체장애인시설에 집중돼 시각장애인 등 다른 장애인을 위한 시설은 2%에 불과

▪ **건교부, 교통관련 건물 편의시설 설치 실태조사 (95/04/24)**

조사대상 : 전국의 지하철역, 공항, 고속버스터미널 등 조사.

실태 : 화장실 설치율 31%, 경사로 설치율 15%, 휠체어리프트 설치율 7%, 유도블록 설치율 0.1%

▪ **장애인한국협회 대전지부, 대전극장가 19곳 장애인 편의시설 조사 (95/02/04)**

실태 : △ 휠체어입장 가능한 곳 중앙, 신도, 동화 등 세 곳, △ 중심가 소극장은 대개 2층이나 지하에 있었다. △ 엘리베이터를 설치한 곳 터미널 극장 한 곳, △ 장애인용 화장실은 동화, 신도, 중앙 세 곳.

▪ **부산장애인총연합회, 부산시내 장애인 편의시설 실태조사 (95/07/25~8/13)**

조사방법 : 시청, 법원, 검찰청, 일부구청 등 공공기관 12곳, 공중이용시설 4곳, 종교시설 2곳, 교통시설 6곳, 문화체육시설 6곳 등 30곳 조사.

실태 : △ 건물 주변 횡단보도 음향신호기 설치 서구청 1곳, △ 주차장 설치 안된 곳 11곳, 설치된 19곳도 구석진 자리나 주차공간 비좁아. △ 공중전화 16곳 손잡이가 없거나 너무 높아, △ 화장실 세면대 설치 13곳은 안내표지에 남녀표시 없는 경우 많아. △ 시청 지하철 이용시 출입 크게 불편, 부산역, 동부·서부시외버스터미널, 사직고속버스터미널, 연안여객선터미널 등 시내 각 교통시설에도 음향신호등이 설치안돼. △ 장애인 전용 주차공간은 부산역, 서부터미널만 설치. △ 부산문화회관, 시립박물관 출입구가 계단이어서 관람 엄두 못내

▪ **서울시의회 예결위 이성호 의원, 서울시내 주요 공공기관 장애인 편의시설 실태공개 (95/12/12)**

조사대상 : 서울시 지방자치단체기관, 국가기관, 종합병원, 지하철역 등 1천6백89개의 공공기관

실태 : ① 장애인 편의시설 법정대로 갖춘 곳 20~30%에 지나지 않음에도 서울시

96년 예산에 서울시 산하단체·기관의 장애인 편의시설 확대 및 개선대책 전혀 반영 안. 설치된 곳도 기준 미달인 경우가 많고 보건복지부령으로 편의시설 설치규칙이 마련된 이후에 지어진 법원, 검찰청사 등에서도 미설치 및 기준미달 사례가 많아. ② 경사로 미설치 1천1백31개소(66.9%), 승강기가 없는 곳 1천4백93개소(88%), 장애인용 화장실이 없는 곳 1천3백24개(78.3%)소 ③ 장애인 유도로 설치 1백47곳(9%), 장애인 전용 계단 설치 4백98곳(29.5%), 장애인 복도 설치 4백14곳(24.6%), 장애인 출입구 6백90곳(40.9%), 장애인 편의시설 안내표시 설치 1백82곳(10.2%) ④ 서울시내 25개 구청 중 경사로 미설치 4곳 5개구청은 기준미달, 승강기가 미설치 구청 13개, 장애인용 화장실은 미설치 2개 구청. ⑤ 종합병원 조사대상인 87개병원 중 22개 병원이 경사로를 설치하지 않았으며 12개병원은 기준이 미달됐으며 승강기가 없는 병원이 14개, 장애인용 화장실은 무려 31개 병원이 설치하지 않고 있다. ⑥ 지하철역 1백14개 가운데 경사로가 없는 곳이 1백9개, 승강기가 미설치된 곳이 90개, 장애인용 화장실은 90개.

▪ **광진구청, 공공시설물 장애인 평가제 도입 (96/03/11)**

시각 및 지체장애인 2명, 사회복지사 4명으로 조사단 구성해 동사무소, 사회복지 및 교통시설, 공원, 보행 및 도로 시설 등 63개 공공시설 1주일간 평가.

▪ **종로구, 장애인 편의시설 현장평가 (96/03/26~96/03/30)**

조사방법 : 96년 3월 26일부터 3월 30일까지 사회복지전문요원 2명, 장애인 2명 등 4명 1조로 평가팀을 구성. 관내 74개 장애인 편의시설 대상 현장평가. 접근가능성, 이용성, 내구성, 안전성, 심리적 만족성 기준으로 평가작업.

조사대상 : 시각장애인 유도로, 횡단보도 음향신호기, 횡단보도 턱낮추기, 공원 출입구 경사로의 유도로, 장애인용 화장실, 음료대, 관내 7개 전철역, 버스정류장 3곳, 택시승차대.

조사결과 발표(04/20) : ① 청운양로원, 청운·충신·창신어린이집, 무악청소년회관 등 종로구 관내 사회복지시설 10개소 장애인 편의시설 전무. 대부분 사회복지시설 고지대 등 경사가 심한 곳에 위치해 장애인 이용불가. ② 광화문·혜화전화국, 점자유도블록, 경사로, 장애인용 공중전화기, 장애인 화장실 설치 안 돼. 민원접수대와 기재대도 1m 높이로 장애인에 불편. ③ 서울대병원·적십자병원·강북삼성병원·이대부속병원·한국병원 등 5개 병원 점자유도로 등 시각

장애인을 위한 편의시설 전무, 서울대병원 건물내 장애인용 경사로와 전화기 미설치. ④ 5개 병원내 장애인용 전용 주차장 대부분 일반차량 주차, 장애인용 화장실도 설치돼 있지 않거나(한국병원) 청소도구를 쌓아두는 창고로 전용(적십자병원), 규격에 미달 이용에 불편(서울대병원).

향후계획 : 98년도 관내 모든 공공시설에 장애인용 공중전화를 가설, 장애인용 편의시설에 안내·전용 표지판 부착계획. 예산 적게 드는 사업은 즉시 시행하고, 승강기나 화장실 등 예산이 비교적 큰 사업은 99년까지 연차적으로 설치하기로.

▪ 장애우권익문제연구소, 장애인 특례입학 실시대학 편의시설 실태조사 (96/04/18)
조사방법 : 장애인 특례입학 실시 전국 18개 대학 24개 캠퍼스를 대상 장애인 편의시설 설치여부 조사.

실태 : ① 엘리베이터 너비 1.5m, 깊이 1.5m, 출입구 너비는 0.9m 기준 지킨 곳이 단 한 곳도 없었으며 건물내 경사로, 강의실과 복도 손잡이, 화장실 출입문 규정에 맞게 설치된 곳이 단 한 곳도 없었다. 강의실 출입문의 유효폭이 맞는 대학은 한 군데에 불과. ② 건물 내 계단의 경우 높이 및 너비가 규정에 맞는 곳이 3군데, 계단의 폭이 맞는 곳은 8군데. ③ 장애인 전용 화장실이 있는 곳 4곳이었으며 출입문 90cm 이상인 경우는 한군데도 없었으며 화장실내 거울이나 세면대 등도 휠체어 장애인들이 편하게 이용할 수 있는 곳은 한 군데도 없었다. ④ 공중전화의 경우 2곳을 제외하고는 장애인용 공중전화가 1대도 설치돼 있지 않았으며 일반 공중전화의 경우에도 입구에 3cm 이상의 턱이 있으며 휠체어를 탄 상태에서 이용하기에 너무 좁고 동전투입구 등이 높아 장애인이 이용하기 어려웠다. ⑤ 점자 안내지도와 점형 유도블록이 설치된 곳도 전무했으며 장애인 전용 주차장 중 전체 주차장의 1% 이상 확보한 곳은 2곳이었다.

▪ 시민교통환경센터, 영세민 임대아파트 장애인 편의시설 조사 (96/04/24)

조사대상 : 노원구 중계3동 시영2단지, 하계1동 시영9단지, 하계2동 하계5단지 등 영세민 임대아파트 3개 단지 장애인 편의시설 조사. 6천3백50여가구 중 장애인 가구 2천4백여가구 거주.

실태 : ① 세 아파트 모두 바닥마감재료를 미끄러지기 쉬운 화장암으로 처리. ② 시영2단지·9단지 내 승강기 조작판, 비상벨 등 너무 높아. ③ 하계5단지는 계단에 장애인용 손잡이 없어 장애인들 출입을 자제하는 형편. ④ 세 아파트 모두 바

닥으로부터 하계5단지와 시영9단지 장애인용 막대형 손잡이가 달려 있지 않아.

⑤ 경사로는 시영9단지에만 설치, 막대형 손잡이가 없어 목발 등 보조기구를 사용하지 않으면 이용이 사실상 불가능. ⑥ 세 아파트단지 모두 시각장애인용 점자 안내지도 갖추지 않고 있으며 시영9단지와 하계5단지에는 장애인용 공중전화 설치돼 있지 않다.

▪ 서울시정개발연구원, '장애인편의시설에 대한 기초조사' (96/05/11)

조사대상 : 서울 시내 관공서, 종합병원, 지하철역, 버스터미널 등 공공건물 1천6백89곳

실태 : ① 장애인용 경사로 설치 건물은 33%인 5백58곳. 보건복지부 편의시설 설치규칙(최소폭 1.2m 고저차 15cm이상 경사로에는 손잡이 설치)미달은 경사로 전체의 22.8%인 1백27곳이었다. ② 장애인용 출입구가 설치된 건물은 전체의 40.9% 이 중 33.5%가 편의시설 설치규칙(휠체어가 드나들 수 있도록 최소폭을 0.9m 이상)에 미달 ③ 장애인용 화장실을 갖춘 곳은 조사대상외 21.6% 이 중 설치규칙(폭 0.9m 이상 손잡이 설치)에 미달되는 곳이 14.8%였다. ④ 장애인용 승강기가 설치된 곳은 11.6% 이 중 6.6%가 기준에 미달.

▪ 경상북도, 도내 공공건물 등 장애인 편의시설 설치여부 조사 (96/06/04)

조사방법 : 96년 3월에서 4월말까지 2개월 동안 도내 23개 시·군청, 종합병원·특수학교·공중화장실 등 공공건물과 횡단보도를 포함 9천7백33곳.

실태 : ① 관공서나 종합병원·학교 등 공공건물 57.3%(5천5백79곳)가 법령에 정한 장애인 편의시설을 갖추지 않은 곳. ② 횡단보도는 2천8백여곳 중 횡단보도 턱을 낮추지 않은 곳 8백50곳. ③ 공공건물이나 연면적 1천㎡이상의 건축물에 계단과 함께 경사로가 설치된 곳 35%, 경사로 8백9곳 중 3백25곳(64%) 경사도 안맞고 시설 불량함. ④ 건물 8백43곳 중 휠체어 출입구 폭 90cm이하 4백72곳(44%)이며, 건물안의 복도넓이도 최소한 1.2~1.5m씩 간격을 두어야 하나 60.9%(2백50곳)가 어김. ⑤ 공공화장실 4백46곳중 장애인 손잡이가 없는 곳 3백25(72.8%)곳, 장애인 승강기와 횡단보도앞 점자블록 등 각종 편의시설이 갖춰지지 않은 건물이 74%. ⑥ 주차장 4백12곳, 승강기 48곳 장애인이 이용 불편하고, 관공서와 병원 등의 시설중 장애인들을 위한 각종 시설이 제대로 되어 있지 않거나 노후된 것이 많아 정비 시급.

향후 계획 : 99년까지 공공건물에 장애인 편의시설 설치 100% 완비 계획.

▪ 대전광역시, 공공시설 장애인 편의시설 설치 점검 (96/06/05)

조사방법 : 3월부터 5월까지 대전시내 공공시설 설치의무기관 2천2백49곳 장애인 편의시설 설치 점검.

실태 : 전체 공공시설 중 50%인 1천1백8곳만 편의시설을 설치했다. △ 장애인 안내표시 설치대상 1백48곳 중에서 31%인 46곳 △ 시각장애인 유도로 전체 8백16곳 가운데 32%인 2백63곳, △ 경사로 1백50곳 중 1백1곳(67%), △ 횡단보도 턱낮추기 6백73곳 중 4백31곳(64%), △ 장애인 전용 주차장 1백25곳 중 46% 57곳, △ 복도, 계단 등 장애인 편의시설도 대상시설물 3백37곳 가운데 62%인 2백10개소만 설치.

▪ 제주도, 도내 공공시설 장애인 편의시설 설치 실태조사 (96/06/06)

조사대상 : 도내 지방자치단체 및 소속기관과 공공시설 등 1천81개소.

실태 : 5백79건 시설 여전히 개선안돼. △ 유도로 : 설치대상 1백18개소 중 단한군 데도 설치 안 돼. △ 9백51군데의 횡단보도중 2백14군데 턱 낮추기 이뤄지지 않아. △ 안내표시 설치대상 1백25개소중 45개소 미설치, △ 화장실 86개소 중 36개소 미설치, △ 주차장 82개소중 27개소 미설치, △ 계단 78개소중 26개소 미설치, △ 경사로 설치대상 1백11개소중 25개소가 설치 않아. △ 시외버스터미널 매표소 2개소 장애인을 위한 시설개선 이뤄지지 않아.

▪ 한국보건사회연구원, 장애인 편의시설 실태 설문 (96/08/20)

조사대상 : 전국 3만9천78 장애인 가구 13만5백56명 장애인.

결과 : 집 밖에서 활동할 때 불편한 사항은 △ 교통수단 이용때의 어려움 40.6%, △ 장애인 월평균 외출빈도는 36.6%가 2~5회에 불과. △ 횡단보도 2천6백여곳 중 음성신호기 부착 23곳, 신호등 점등시간 2m당 1초

▪ 광진구 산하 '21세기 구정연구단', 장애인 편의시설 설치 현황조사 (96/08/20)

조사대상 : 96년 3월부터 6월까지 전국의 시·군·구청, 읍·면·동사무소, 보건소, 경찰서 및 파출소, 병원, 교통시설, 공원 등 공공시설물 4천9백49곳.

실태 : △ 장애인용 출입문이 설치된 곳 1천9백57곳(39.5%). △ 경사로 설치 2천3백

26곳(47.0%), △ 장애인 전용 주차장 읍·면·동사무소는 전체 조사기관 1천5백36곳 중 5백6곳(32.6%) 종합병원 50%, 은행은 20%만 설치.

▪ 천안시 장애인 편의시설 실태 (96/08/28)

실태 : ① 의무 대상시설 을 갖추어야 하는 시설 : 근린공원시설 69개소, 교육·연구시설 77개소, 업무시설 29개소, 의료시설 19개소, 종교시설 16개소, 공장및 산업시설 13개소, 기타 28개소 등 모두 2백51개소. ② 지난 1년 동안 장애인을 위한 편의시설을 제대로 갖춘 곳 20개소(8%), 부분 설치 78개소(31%), 전혀 설치하지 않은 곳 1백53개소(61%) ③ 천안시청사 9개 의무사항 가운데 전용 주차장과 출입구 경사로 등 고장 3개 시설만 갖추고 화장실, 유도로 등 6개시설은 설치 않아. 천안경찰서, 경사로와 출입구 2개 시설만 갖춰.

향후계획 : 천안시, 많은 시민들이 모이는 대중시설을 대상으로 장애인을 위한 편의시설을 빠른 시일내에 갖추도록 유도. 신축건물에 대해 의무적으로 관련시설을 모두 마련토록.

▪ 2기 지하철, 휠체어리프트 등 편의시설 고장 잦아 (96/10/29 조선일보, 동아일보)

배경 : 도시철도공사, 이윤중 의원에게 자료제출.

실태 : 5.7호선의 에스컬레이터와 승강기 등 편의시설이 월평균 4.4회씩 작동 안돼.

① 지하철 5호선(강동, 강서, 영등포구간) 96년도 들어 휠체어 리프트 14대중 7건, 엘리베이터 25 대중 7건 고장. 에스컬레이터 1월부터 단계적으로 개통된 강동 강서 영등포 구간 77대중 23건, 11일 개통 지하철 7호선 강북구간 개통 보름만에 33대 중 5건 고장.

② 휠체어리프트 고장 16차례, 거여역에서 6월과 9월, 10월에 작동이 되지않은 고장, 하계역에서 투브 지지볼트 이완으로 작동되지 않아. 7호선 2차례. 굽은 다리역에서는 1월과 9월에 2차례 등 3차례에 걸쳐 구동장치 고장. 7호선 강북구간 10대, 7대씩 설치된 엘리베이터와 휠체어 리프트에서 각각 1건 고장 발생. 5호선 올림픽공원역 6차례, 마천·굽은다리역은 각 5차례씩 잦은 고장.

③ 엘리베이터는 거여역에서 3월과 7월 유압장치 등 고장 작동 않아 올림픽공원역 4월과 5월 등 3차례에 걸쳐 제어반회로고장과 문개폐불량 등으로 작동이 되지 않아.

고장원인 : 도시철도공사측 승강기의 경우 어린이들의 장난으로 스위치가 작동되

지 않는 사례가 있고 개통초기 일부 장비가 안정화되지 못해 고장이 발생 해명.

▪ **우리사회복지연구회, 대구시내 점자블록 설치 실태조사**

실태 : △ 대구주요간선도로 인도 중 유도설치대상 2천1백83개소 중 6백10개소 27.9%에 점자유도블록 설치. 대다수 형식적으로 설치 오히려 위험 초래 가능성 높아. 점자유도로를 따라가지 않는 것이 대구지역 시각장애인의 제일 수척이 될 정도. △ 수성구 어린이 대공원 앞 점자블록 횡단보도와 3m쯤 간격으로 설치, 전봇대가 유도로 바로옆에 서있어 충돌 위험. △ 중구 봉산동 봉산오거리 향교구간 인도블록 교체작업에 점자블록 설치 빠져. △ 봉산오거리 점자블록 횡단보도와 45도 각도로 설치돼 점자블록 따라가면 도로 한중앙으로 나가게 돼. △ 계명대 옆 점자블록 신호등과 마주치도록 설치, 대부분 가로수나 전봇대 주위를 둘러 설치 모양내기로 이용. △ 고속버스정류장, 복지관, 구청 등 공공건물 주위 대백프라자·동아쇼핑 등 대형백화점 주위 대부분 미설치

향후 계획 : 대전시 96년 34개소, 97년4백37개소, 98년 5백91개소, 99년 5백11개소 설치 계획.

▪ **도시철도공사, 지하철 장애인 편의시설 실태보고 (96/11/27)**

배경 : 서울시의회 교통위 소속 이지문 의원 도시철도공사에 대한 행정사무 감사
실태 : 장애인용 리프트와 엘리베이터 등 장애인 편의시설 2기 지하철 4~5개 역마다 1개역별로 설치 장애인들에게 실질적으로 도움 못 돼.

- ① 2기 지하철 총1백47개역 중(미개통구간 포함) 장애인용 리프트가 설치된 곳 19%인 28개역, 장애인용 엘리베이터는 30%인 44개역에 설치.
- ② 2기 지하철 전체 출입구 6백73개 중 장애인용 리프트가 설치된 곳 80개(12%) 출입구, 엘리베이터 99개(15%)에 설치 장애인용 시설이 설치돼 있는 역이라도 장애인들이 반드시 편의시설이 설치된 출입구로만 이동하지 않기 때문에 실질적인 도움이 안되는 경우가 많아.
- ③ 5호선의 경우 장애인용 리프트는 51개역 중 16%인 8개역, 엘리베이터는 2백21개 출입구 중 9%에 불과한 20개에만 설치돼 있는 등 장애인 편의시설이 가장 열악.

문제점 : 이지문 의원 1백78억원의 예산을 들여 설치한 장애인 시설이 제구실을 못하는 것은 장애인 이용 여부에 대한 철저한 분석없이 장애인복지를 중요시한다

는 것을 보이기 위한 전시행정의 표본.

▪ **강릉경찰서, 강릉지역 공공기관 장애인 및 노약자 편의시설 조사 (96/12/03)**

조사방법 : 영동전문대 물리치료과 김영수 교수에 의뢰, 강릉시청·읍·면·동사무소 등 관공서와 학교·병원·금융기관 등 강릉지역 41개소의 공공기관을 대상으로 조사.

조사결과 발표 : 96년 12월 3일 세계장애인의 날 조사에 참여한 학생, 전국 장애인한 가족협회강원도지부 회원 등이 참가한 가운데 강릉경찰서 강당에서 조사결과 보고회 갖고 편의시설 설치를 촉구하는 결의문 채택.

실태 : △ 현관 등에 장애인용 경사로를 설치한 곳 20개소(48.8%)에 불과. △ 관계규정에 적합하게 설치된 경사로 4개소(9.8%). △ 계단설치가 적합한 건물 14개소(34.2%) △ 20개소에 장애인 화장실 아예 설치안 돼.

▪ **서울대 사회복지학과 전공소모임, 서울대 캠퍼스 장애인 편의시설 실태조사 (96/12/04)**

조사방법 : 96년 10월 21일부터 20여일에 걸쳐 서울대 관악·연건캠퍼스 건물에 대한 '장애인 편의시설 실태조사(팀장·한정연, 21세, 사회복지학과 4)'

실태 : △ 장애인 전용 화장실 설치 1백27개 건물 가운데 1곳 그나마 폐쇄상태. △ 5층 이상 고층건물 23개동 엘리베이터 수평손잡이나 휠체어 높이의 조작버튼 등 장애인 편의시설 갖춘 승강기 전무. △ 장애인 전용 주차장도 전무.

향후계획 : △ 서울대 시설과, 대학원 기숙사 등 올해 착공건물은 진입경사로와 승강기 동선 확보 등 장애인 편의시설 설치. 기존시설 보수는 예산확보의 어려움 등으로 점진적으로 해나갈 계획.

▪ **부산 남구청, 관내 시설 장애인 편의시설 설치 실태조사 (96/12/19)**

조사방법 : 96년 11월 11일에서 30일까지 관내 3백65개 시설 대상 장애인 편의시설 설치 실태조사.

실태 : △ 횡단보도 1백26곳 가운데 보도블록 턱 높은 곳 1백13곳. 음향신호기와 유도블록을 설치하지 않은 곳 각각 1백1곳과 78곳으로 조사. △ 지하도와 육교 9곳 중 유도블록 미설치 5곳, 안내표지판 미설치 2곳. △ 26곳의 근린공공시설 14곳에 장애인용 경사가 없었으며 5곳은 장애인용 주차장이 마련돼 있지 않아. △

장애인, 노인복지시설 7곳 가운데 4곳과 2곳이 각각 장애인용 화장실과 승강기 미설치 △ 27곳의 의료시설 중 장애인용 경사로와 장애인용 화장실이 없는 곳이 각각 18곳과 10곳. △ 49개 각급 학교건물의 대부분 유도블록, 경사로, 승강기, 화장실, 주차장, 전화기 등 장애인 편의시설 설치 않아.

▪ 대구시 중구청, 중구 내 장애인 편의시설 설치 현황조사(97/01)

조사방법 : 96년 10월부터 3개월간 공공시설과 대형건물이 밀집한 중구내의 장애인 편의시설 설치대상 2천4곳 조사.

실태 : △ 2천4개 중 실제 설치된 편의시설 9백79개. △ 연면적 3천㎡이상의 대형도·소매점 장애인용 화장실, 유도블록경사로 등 장애인 편의시설 거의 없어 △ 1천㎡ 이상의 16개 공공업무시설 1백20개소 가운데 장애인 편의시설이 설치된 곳 23개소. △ 대구 시내 주요 공공건물 및 공원 장애인 전용 주차공간이 일반차량으로 채워져. △ 일부 건물의 장애인 주차공간에는 대형 크리스마스 트리 설치. △ '장애인 먼저운동' 모범사례로 선정된 모 업체는 장애인 전용 주차장 안내표지·장애인 전용 화장실 설치 않아. △ 수성구 모관광호텔 장애인 화장실은 장애인이 이용하지 못하도록 화장지와 청소도구 보관실로 사용. 수성구 만촌동 모 은행지점 경사로 통나무로 막혀. 대구시 달서구 올림픽기념관 장애인 화장실 이용 못하도록 폐쇄.

▪ 광주YMCA 녹색봉사단, 대형 공공시설 장애인 편의시설 조사 (97/02/20)

조사방법 : 2개월 간 광주시내 백화점(가든·화니·프라이비트), 서점(삼복·충장), 금남지하상가, 문화공간(무등극장, 남도예술회관·학생회관), 공공기관(전남도청) 등 10곳 대상 시각·청각·지체 장애인별 편의시설 조사.

실태 : △ 장애인용 공중전화기가 설치된 곳 전무, △ 청각장애인을 위해 수화통역사 배치한 곳 전무. △ 장애인 화장실 금남지하상가와 가든백화점을 제외한 나머지 8곳 설치않아. △ 출입구에 경사로 설치 남도예술회관, 도청 등 2군데에 불과. △ 엘리베이터 대부분 내부가 좁아 장애인 이용에 불편.

▪ 녹색교통운동, 시청주변 장애인교통환경 실태조사 (97/04/20)

조사방법 : 장애인의 날 맞아 중앙일보 의뢰로 시청주변 지하도입구 23곳의 턱높이 실측.

실태 : △ 10cm 이상 되는 곳 20곳, △ 턱높이가 가장 높은 곳 조선히otel 앞 소공동 지하도 33.5cm, 덕수궁앞 지하도 23cm, 보도턱 29곳 중 10cm 넘는 곳 12곳. △ 시청주변 20층 프레지던트 빌딩은 장애인용 주차장 안내표지 미설치, 일반 차량 버젓이 주차, 차단기로 건물 곳곳을 막아놓아 휠체어 통행 불가, 장애인 주차장에서 현관까지 계단. △ 이밖에 프라자호텔 앞과 조선히otel 앞 보도도 호텔 차량진입로로 완전히 단절, 보도턱으로 인해 휠체어 이동 불가능. △ 시청에서 한강로 방향 2천1백50m 사이 횡단보도없이 지하보도만 5개, △ 을지로 방향도 방산시장까지 2천1백m 구간 지하보도 6개 육교 1개 설치. △ 시청에서 광화문 방향 경복궁역 앞, 안국동 방향 비원앞, 서소문로방향 신한은행 앞, 반포로 방향은 이태원 등에 첫 횡단보도가 설치된 것으로 조사. △ 횡단보도가 없는 소공로는 16m 도로를 건너기 위해 지하보도로 1백m 이상 우회해야.

▪ 제주도교육청, 도내 초·중·고 장애를 가진 학생 편의시설 확보 및 설치 현황조사(97/06/04)

학교 편의시설 규정 : 현행 특수교육진흥법은 일선학교에 교재및 교구, 경사로 및 손잡이, 화장실, 책·결상 등 장애인 편의시설을 갖추 것을 규정하고 있다.

실태 : △ 학교 장애인 편의시설 화장실 한 종류만 설치. 장애인용 화장실 전체 1백73개교중 1백50개에 설치. △ 경사로및 교재·교구, 책·결상 등 장애학생에 맞는 편의시설이 따로 설치된 일반학교는 한군데도 없어. △ 특수학교인 영지학교와 영송학교만이 이같은 시설을 갖추고 있어.

▪ 건교부, 직원대상 지하철 불편사항 조사 (97/06/23)

조사방법 : 건교부 직원 68명 대상 조사

실태 : 부족한 지하철 시설. 공중전화(60%) 에스컬레이터(59%), 환기시설(54%) 화장실(53%), 승차권자동발매기(52%), 장애인시설(49%), 승장강의자(46%) 순.

▪ 충북도교육청, 초·중·고 일반학교 장애인 편의시설 실태 (97/07/13)

실태 : ① 2백12개교(45.7%) 최근 장애아의 일반학교 입학 증가추세 불구, 20만~30만원에 불과한 화장실 대, 소변기 손잡이조차 설치하지 않는 등 장애인 편의시설 설치 외면.

② 도내 일반학교중 장애인용 화장실이나 책결상, 경사계단, 리프트 등의 장애인

용 편의시설을 한 가지라도 갖춘 학교는 초등학교 1백62개교(59.1%), 중학교 65개교(56%), 고등학교 25개교(54.3%) 등 2백52개교로 전체의 54.3%에 불과.

향후계획 : 도교육청 각급 일반학교에 올해안으로 장애인용 화장실과 책걸상 등을 설치 당부, 학교건물 신, 개축 시 특수교육진흥법에 따라 의무화된 장애인 편의 시설 설치를 확인 점검키로.

■ 송파구, 장애인 편의시설 평가

조사방법 : 97년 9월 29일부터 10월 1일까지 장애인 10명, 자원봉사자 20명 등 3명 1개조 10개조로 나눠 공공기관 4곳, 경기장 3곳, 병원 2곳, 공원 2곳 등 관내 27개 공공시설의 장애인 편의시설에 직접 조사. △ 출입구·승강기·주차장·화장실·횡단보도 등이 장애인의 보행과 출입에 적합한지 여부 △ 미설치 여부 △ 이용불편 및 훼손여부 집중 조사평가단 실태조사 결과 송파구청에 제출

편의시설 평가 보고(97/10/18) : △ 송파경찰서, 잠실전화국 경사로, 주차장이 제대로 마련돼 있지 않았으며 점자표지판 등 시각장애인 편의시설은 전무. △ 잠실주경기장, 체조경기장, 잠실야구장 등 대형체육시설 3곳 모두 승강기 설치돼있지 않아. △ 서울중앙병원, 시각장애인 유도용 바닥재 유도블록 손잡이 끝부분 점자표지판 미설치, 잠실병원 장애인 전용 화장실 없는 등 종합병원에서조차 장애인 편의시설이 제대로 갖추어지지 않아. △ 오금공원, 아시아공원 등 시민공원은 인도의 경사가 급해 장애인이 혼자서 휠체어를 탈 수 없으며 송파대로나 오금로 횡단보도에는 음성신호장치가 설치돼 있지 않아.

시정조치 : 구청측 송파경찰서, 롯데백화점, 잠실주경기장 등 공공기관이나 대형건물주 등에 공문 발송 장애인 편의시설을 설치 요청. 장애인 편의시설 개선 위해 특별예산을 책정, 장애인에게 불편한 시설을 개선하기로.

■ 부산시교육청, 부산 시내 초·중·고교 장애인 편의시설 실태조사 (97/10/25)

실태 : △ 5백36개교 중 경사로 설치 학교 66개 12.3% △ 장애인용 대소변기 설치 1백82개교 34%에. △ 공립학교의 경우 4백13개 가운데 41개에만 경사로 설치 설치율 9.9% △ 사립학교 1백23개 가운데 경사로 25개 설치율이 20.3%

■ 연세대 건축공학과 이경희 교수팀, 장애인 편의시설 체험

조사방법 : 이경희 교수 건축계획방법론 수강생 30명 97년 10월 25일부터 2~3명 팀

이뤄 휠체어 타고 신촌 지하철역에서 연세대 신촌캠퍼스 돌며 장애인 체험, 편의시설 실태조사. 이교수가 80년대 한국 건축학계에 처음으로 소개한 BFD (Barrier Free Design) 개념을 실제 응용하기 위한 목적.

실태 : △ 유동인구 많기로 손꼽히는 신촌역, 휠체어 보조장치 없어 보조자 도움으로 휠체어를 밀고 계단 올라오는데 30분 넘게 걸려. △ 장애를 가진 대학생 50여명 재학 불구 편의시설 미비. △ 학생회관 경사가 파르고 계단 많아 출입 불가. △ 지하식당 건물 2층 이상은 휠체어를 타고 출입 불가. △ 장애인을 배려한 공중전화, 화장실 시설도 거의 없어. △ 학생회관에서 대강당에 이르는 길과 캠퍼스 곳곳 휠체어의 브레이크가 말을 듣지 않을 정도로 경사 심해.

■ 한국산업안전공단 산하 안전문화추진 서울지역본부, 지하철 표본조사 (97/11/07)

조사방법 : 지하철 2호선 사당~신촌 구간 30개역 5호선 군자~까치산 구간 27개역 등 57개역 대상 표본조사,

실태 : 노약자 장애인 보호석과 시각장애인용 보행유도로(점자 보도블록) 합리적 기준없이 임의배치 노약자와 장애인이 이용하기에 불편.

① 2호선 : 시각장애인용 안내유도로가 설치되지 않은 역이 30개역중 13곳. 전동차 편성량 및 정차위치로 볼 때 차량내에 장애인석이 없는 1호차 1번 출입문과 10호차 4번 출입문 부근에 유도로가 설치된 경우가 적지 않아. ② 5호선 : 유도로 좌우 통일성 없이 설치되거나 시각장애인이 가장 많이 걸어야 하는 1호차와 8호차 부근에 설치된 곳이 8곳이나 되는 등 배치에 문제가 많아. ③ 노약자 장애인 보호석 : 2호선과 5호선 모두 각 호차의 끝부분에 집중 배치돼 시각장애인 유도로와 일치하지 않을 뿐 아니라, 이용자가 접근하기도 어려운 것으로 지적.

제안 : 모든 유도로는 승강장 출입계단에서 가장 가까운 위치의 1번 또는 4번 출입문과 연결되도록 변경돼야 하며, 노약자와 장애인이 승하차시 복잡한 차내에서 어려움을 겪지 않도록 모든 출입문의 좌우에 있는 좌석을 보호석으로 지정해야.

■ 남제주군, 관내 공공기관 민간시설 장애인 편의시설 점검 (97/12/05)

점검대상 : 국가기관 3개소, 자치단체 산하기관 및 공공시설 58개소, 민간시설 3곳.

실태 : △ 경사로를 설치하지 않은 곳 49개소. △ 출입구는 70개가 설치돼 있으나 장애인의 편의를 고려한 시설은 27개에 불과. △ 점검대상 80개 화장실 가운데 63개 화장실이 장애인 전용 화장실 설치 않아. 62개 주차장은 장애인 전용 주차

시설 갖추지 않아.

▪ 한국농아인협회 제주도협회, 공중FAX 시행 후 문제점 설문조사 (97/12/20)

조사방법 : 97년 10월 2일부터 97년 10월 30일까지 농아인 50명 대상 공중FAX 시행 후 문제점 설문조사.

실태 : ① 도·시·군청을 비롯 각 동사무소에 공중팩스 설치 56%(28명)가 몰라. ② 공중팩스 이용경험에 81%가 없어. ③ 관공서 이외에 공중팩스가 설치되기를 희망하는 장소 △ 은행(34%) △ 공중전화박스(30%) △ 커피숍(23%) △ 병원(7%) ④ 농아인을 위해 설치돼야 할 우선적인 편의시설은 관공서의 수화통역사 배치 및 TV의 수화·자막 방송실시

▪ 대전대 경영행정대학원 김정환씨, 대전 공공기관 장애인 편의시설, 실태조사 (98/01/23)

조사방법 : 석사학위논문 '장애인 편의시설의 문제점과 개선방안 연구'를 위해 구청, 동사무소와 많은 사람이 모이는 기관 등 대전지역 1백2개 공공기관을 대상으로 조사.

실태 : △ 장애인용 공중전화기 설치율은 3.9%, 장애인들이 많이 이용하는 5개 구청과 66개 동사무소에는 단 한곳도 설치되지 않아. △ 장애인용 화장실 18%, △ 장애인 전용 주차장 30%, △ 장애인용 표지판 32%, △ 종합사회복지관 3곳 장애인 표지판, 화장실, 공중전화 설치 안해. △ 경사로 전체의 77%로 비교적 많은 설치율 경사도는 평균 7.7%로 기준(7%)보다 다소 높아 △ 램프형 육교 32개 중 11곳(34%), △ 지하보도 46곳 중 장애인용 리프트 경사로 설치한 곳 17곳(40%) 98/01/23

▪ 부산 연제구 자원봉사센터, 공공시설 등 장애인 편의시설 실태조사 (98/02/04)

조사방법 : 1월 한 달 동안 동래구 연제구 일대의 구청과 보건소 등 근린공공시설, 은행 등 일반업무시설, 교육시설, 의료시설 등 32곳 장애인 편의시설 실태조사.

실태 : 공공시설 일반업무시설의 장애인 편의시설 설치율 여전히 낮으며 편의시설의 대다수가 장애인의 이용은 무시한채 법적인 규정에 따라 형식적으로 설치돼 무용지물로 방치. △ 장애인용 승강기 11곳(34%) 장애인용 화장실 8곳(25%), 주차장 12곳(37%) 경사로 25곳(78%) 음향신호등 설치 전체 32곳중 24곳(75%).

▪ 도로교통안전협회, 청주시내 맹인용 음향신호기 실태조사 (98/02/08)

실태 : 15개 신호기 중 8개 고장난 채 방치. △ 8개 중 석교동 석교육거리와 문화동 세무서 앞, 청주대 앞 신호기 등 6개 스피커 고장 작동 불능. △ 평화아파트 앞, 문화방송 앞 신호기 전선 절단된 채 방치. △ 전체 신호기중 시각장애인을 위한 유도바닥재가 설치된 곳 청주시청 앞 신호기 한 곳. △ 점자표시 단 한 곳도 없어. △ 청주대 앞 신호기와 문화방송, 청주대교 앞 신호기는 보도의 높이가 11cm~13.7cm에 달해 넘어질 위험 높아. △ 작동 5초만에 횡단금지 알리고 곧바로 급횡단 요구(정상작동 주기 30초)하는 안내방송이 이어지는 등 형식적 운영.

III. 장애인과 교통환경

1. 장애인을 위한 교통환경 관련기사

흔히 장애인은 대중교통수단 이용과는 아무런 관련이 없는 사람으로 여겨지기 쉽다. 그러나 경제능력이 없는 장애인들에게 값싼 대중교통수단은 더욱 절실한지도 모른다. 장애인들이 대중교통수단을 이용하지 못하는 요인은 장애인 편의시설이 없기 때문이다. 그동안 지하철을 제외하고는 대중교통수단의 경우 장애인을 위한 변변한 편의시설정책이 없었다.

그러나 근래들어 지방자치단체에서 장애인을 위한 교통정책을 펴기 시작했다. 가장 대표적인 정책이 리프트를 설치한 장애인 전용 버스운행이다. 현재는 부천시와 노원구 두 곳에서 운영중이다. 부천시는 지방자치단체 최초로 96년 9월부터 장애인 전용 시내버스를 도입해 하루 5회를 운행 중이고 97년 5월부터 버스를 개조해 운영 중인 노원구는 장애인 전용 셔틀버스 두 대로 두 개 노선을 오가며 운행중이다.

부산시의 경우는 97년부터 시와 자치구·군에서 운행 중인 통근버스를 출퇴근 시간대의 시간에 노인과 장애인들에게 편의를 제공하기 위해 복지버스로 활용하고 있다.

선진복지국가에서 활발하게 운영 중인 장애인 택시는 현재 국내에서는 운행되고 있지 않지만 건설교통부가 95년 8월 21일 각 지방단체에 보낸 육상교통분야 행정지

시에 따라 시도의 필요에 의해 장애인용 택시는 운행이 가능하다.

철도의 경우도 최근들어 장애인 편의시설이 도입되는 추세이다. 현재 하루 한 차례씩 경부선과 호남선의 경우 장애인 전용 좌석이 마련된 무궁화호를 운행 중에 있으며 서울시 지하철의 경우 99년까지 노후 전동차 60량을 교체하면서 새 전동차에 장애인 휠체어 공간을 두 곳씩 마련할 계획으로 있다(97/06/14). 철도청 또한 2004년까지 3백17개 전역에 장애인 편의시설을 설치할 계획이다(96/06/12). 이에 따라 철도청은 유도로, 점형블록, 장애인용 화장실 및 전용 주차장을 설치하는 한편 98년까지 장애인 전용 좌석과 열차 승강용 리프트를 갖춘 혼용 객차 39량을 제작·운행할 계획이다. 현재 장애인 편의시설이 설치돼 있는 곳은 일산선역 등 10개역이다. 아래에 지금까지 이루어진 교통관련 변화를 소개하였다.

▪ 장애인 자동차표지 장애인가족 등에 확대 발급 (94/03/01)

등록장애인 명의의 차량에 한해 발급해온 장애인자동차 표지를 장애인가족 및 장애인 관련단체 명의의 차량에까지 확대 발급. 보사부는 시각장애인과 장애아동등이 직접 차량을 몰지 못하는 점을 감안, 장애인자동차 표지를 직계 존비속과 배우자명의 차량에까지 발급

▪ LPG승용차 장애인 가족에까지 확대 허용 (94/04/04)

장애인이 사용할 수 있도록 한 LPG승용차를 장애인의 가족들도 사용할수 있도록 허용

▪ 철도청 무궁화호 장애인 전용 좌석 마련 (94/08/16)

하루 한차례씩 경부선과 호남선운행 무궁화호에 장애인 전용 좌석을 마련

▪ 장애인들 위한 자동차 운전연습장 국내 최초 개장 (94/09/06)

송파구 가락1동 탄천빛물펌프장내 3백여평의 부지에 장애인 운전연습장과 장애인 전용 차량 2대를 마련

▪ 장애인 승용차 면제대상 1천5백cc에서 2천cc 이하로 확대 (95/01/01)

시각장애인 명의의 승용차는 안마시술등 생업활동용으로 사용시 자동차세 면제

▪ 국내 공항, 장애인들의 공항이용료와 공항주차장 사용료 각각 50% 감면 (95/01/20)

건설교통부 공항시설관리규칙 개정

▪ 서울경찰청 장애인 면허시험장 확대 (95/07/01)

장애인들의 운전면허 취득에 따른 불편을 덜어주기 위해 강서 시험장에서만 실시 하던 면허시험을 1일부터 강남, 도봉, 서부 시험장까지 확대 실시. 운동능력 측정기 3대, 전용 화장실 및 통로, 엘리베이터등의 편의시설을 설치하고 장애인 전용 시험용차량을 구입, 운용할 방침.

▪ 청각장애인에 1, 2종 운전면허 허용 (95/07/01)

7월 1일부터 종전 2종면허만 허용했던 보청기를 착용한 청각장애인에 1종면허, 전혀 듣지 못하는 장애인에게도 2종면허 각각 허용. 전혀 듣지 못하는 장애인이라도 운전면허 필기 및 기능시험에 합격할 경우 자동차에 사각지대를 볼 수 있는 볼록 거울과 청각장애자 표지 부착을 조건으로 2종 면허 취득가능.

▪ 시·도 필요에 따라 장애인용 택시 별도 운행 가능 (95/08/21)

건설교통부 육상교통분야 훈령 행정지시 지침 정비, 95년 8월 21일 각 지방자치단체에 보내, 시·도 필요에 따라 장애인용 택시, 전세 택시 별도 운행가능

▪ 부산경찰청, 청각장애인 무료 학과시험 교육 첫 실시 (95/08/28)

부산지방경찰청 남부면허시험장은 8월 28일에서 9월 15일까지 도로교통법 교양 교육 실시. 수화통역사가 해설.

▪ 철도청 3백17개 전역에 2004년까지 장애인 편의시설 설치키로 (96/06/12)

새마을호와 통일호 등이 정차하는 국철, 전철, 국전철혼용 3백17개역 4백94억원 투자

▪ 구로구 거주자 우선주차장 (96/07/15)

장애인차량 구획지정 우선권

- 노상 노외 주차장 장애인 주차구역 설치 의무화 (96/07/01)
주차장법 시행령 및 시행규칙 개정. 시장 등이 설치하는 노상, 노외주차장에 일정 규모 이상의 지체장애인 전용 구획을 2% 설치토록 의무화.
- 부산지방해운항만청, 부산~제주 카페리호 장애인에 20% 할인 (96/07/16)
1~3급 장애인(1급 장애인의 경우 보호자 1명 포함)과 만 65세 이상 노인 대상.
- 부산시 통근버스 출퇴근 시간대외에 복지버스로 활용키로 (96/10/17)
노인과 장애인들의 편의제공을 위해 내년부터 시와 자치구·군의 통근버스를 출퇴근시간대 이외에는 복지버스로 활용키로.
- 노원구 장애인 전용 셔틀버스를 무료 운영 (97/05/19)
45인승 대형버스를 26인승으로 개조 휠체어 리프트 장치, 하루 45차례 △ 구청~마들역(지하철 7호선)~상계역(4호선)~당고개역(4호선)~노원역(4호선)~구청을 오가는 1코스와 △ 구청~뇌성마비복지관~구민회관~울지병원~천애재활원~구청을 오가는 2코스 등 두 개의 노선이 운행.
- 동대문구 거주자 우선주차제 실시 (97/07/01)
2백47대 규모로 장애인차량 우선순위
- 서울시 시내버스개혁 종합대책 확정 (97/07/30)
출입구를 낮춘 저상버스 및 장애인전용 버스 98년에 5대, 99년에 10대를 시범 도입키로.
- 장애인 차량 고속도로 통행료 50% 감면 (97/08/01)
장애인 식별표지 붙은 배기량 2천cc이하 차량중 장애인 직접 운전하거나 동승한 차량
- 장애인 보철용 차량 등록 때도 도시철도채권 매입 면제 (97/10/28)
도시철도법 시행령 28일 공포,

- 광진구, '거동불편 장애인 우선주차제' 를 12월부터 실시 (97/11/17)
중증 장애인들의 주차편의 위해 자신이 살고 있는 일반주택이 이면도로 및 아파트 단지내 주차장 사용의 우선권 보장. 대상 지역 6~15m이하의 주택가 이면도로, 아파트단지, 공공청사 주차장 등
- 장애인 수도권전철 무임승차제 실시 (93/04/20)
철도청, 지하철공사 서울지하철 여객운송규정 개정.
- 지하철 '노약자 장애자 보호석' 을 '노약자 장애인 지정석' 으로 명칭 변경 (94/02)
좌석수도 1곳에 3석만 있던 것을 2~4곳에 최고 12석까지 늘리기로.
- 서울지하철공사, 4가지 모양 시각장애인용 유도블록 추가 설치키로 (96/06/28)
기존 두 가지 모양의 블록에서 매표소, 화장실, 공중전화 등 용도별로 모양을 달리 한 네 가지 모양의 유도블록 8월부터 설치.
- 택시운전자격시험에 서비스항목 신설 (97/05)
택시운전기사의 서비스수준을 높이기 위해 택시운전자격시험의 필기시험과목 중 일반교양, 면접시험과목 중 심성테스트를 각각 운송서비스과목으로 대체해 시행. 신설되는 운송서비스 항목에 장애인등에 대한 승하차 보조, 사고시 구조방법 및 응급처치 포함.
- 서울시 지하철 노후 전동차 교체, 휠체어 공간 2곳씩 확보키로 (97/06/14)
99년까지 지하철 1호선의 74년 도입 노후 전동차 60량 교체, 새 전동차 지체장애인을 위한 휠체어 공간 2곳씩 확보, 조명도 현재 3백럭스에서 4백럭스 이상으로.
- 서울시 지하철 신설 역사 전동차와 승강장 거리·높이 좁히기로 (98/01/12, 문화일보)
어린이 등 노약자나 장애인들에게 위험요소로 지적되던 지하철 승강장의 안전기준 크게 강화. △ 바닥보다 50mm 낮게 설치된 승강장의 높이는 10~20mm, △ 곡선승강장 최소이격거리(전동차와 승강장 사이의 최단거리)는 90mm에서 50mm로 최소화. 현행 지하철역 곡선승강장의 이격거리 최소 90mm에서 최대 2백15mm에 달해. △ 3기 지

하철 역사 결정시 지형적 위치 고려 곡선정거장 최소화.

▪ 지하철 역 일부에스컬레이터 IMF시대 맞아 부분운행정지 (98/01/04)

서울시지하철공사 1~4호선 에스컬레이터 설치 24개역 중, 사당·충정로·고속터미널·역삼·을지3가 등 17곳, 도시철도공사 5, 6, 8호선은 38개역 중 김포공항·송정·마천·잠실·모란 등 14개역. 연간 에너지절감효과 6억2천.

▪ 서울시 도시철도공사 일선 역무원들에 수화 교육 실시 (98/03/16)

3월 16일부터 27일까지 1백60여명 교육 중. 올해 중 1천2백여명 교육 계획. 지난 2월 승차권 판매 담당자 등 1백20여명 수화 배운 후 각 역에 배치.

2. 지하철 안전실태

지금까지 지하철내의 장애인 등을 위한 편의시설은 이동하기 위한 엘리베이터, 휠체어리프트와 전용 화장실과 시각장애인들을 위한 안내방송과 청각장애인들을 위한 문자안내방송 등이었다. 그러나 어려움 끝에 승강장에 도착을 하여도 위험은 도사리고 있었다. 승강장과 전동차의 간격이 너무 넓어서 장애인뿐만 아니라 비장애인이나 어린아이들도 발이 빠질 위험이 있었다. 시민의 발인 전동차의 안전에 대해 고발한 신문기사와 통계는 다음과 같다.

▪ 장애인 괴롭히는 높고 먼 '지하철 문턱' (조선일보, 97/12/14)

수도권 지하철 3백개 역 상·하행선 6백개 지점 가운데 월계역 상행선이 승강장과 전동차간 높낮이 간격이 가장 심해 장애인들에게 '지옥의 언덕'으로 통하고 있는 것으로 나타났다. 또 옥수역 상행선은 승강장과 전동차간 사이가 가장 넓어 발이 빠질 우려가 높은 '부상의 늪'으로 조사됐다.

장애인편의시설촉진시민모임(대표 이계준)이 13일 공개한 '접근권과 수도권지하철' 보고서에 따르면 국철과 1~8호선, 분당선 등 수도권 지하철 3백개역 상·하행선 6백개 지점을 대상으로 승강장과 전동차 사이의 간격과 높낮이를 조사한 결과, 80%가 휠체어 장애인 이용이 어렵게 만들어져 있고 49.7%는 시각장애인들에게 위험 소지가 있는 것으로 나타났다.

지하철역별로는 월계역(상행선)이 25cm로 높낮이가 가장 컸으며, 송내역(〃) 22cm, 주안역(〃) 22cm, 제물포역(〃) 21cm순이었다.

또 승강장과 전동차의 간격이 5~10cm로 발을 헛디디지 않고 비교적 안전하게 탈 수 있는 곳은 51.3%인 3백8곳이었으며, 나머지 2백15곳은 10~15cm, 77곳은 15cm 이상, 발이 빠질 우려가 매우 높은 20cm 이상 벌어진 곳도 12곳이나 됐다. 특히 옥수역(상행선)은 승강장과 전동차 사이의 간격이 29cm나 됐으며 한남역(〃) 24cm, 월계역(〃) 24cm 순으로 나타났다. <김영철기자>

▪ 승강장과 전동차 사이 추락 사고의 예

(가) 지하철 2호선 신촌역 승강장서 우한석 씨, 을지로 방향 전동차 탑승시 하체가 출발하려던 전동차와 승강장 사이에 끼어 사망(95년 3월 10일).

(나) 오모 씨 4호선 동작역 구내 승강장서 총신대 방향으로 향하던 전동차에 끼어 왼쪽 다리와 둔부가 떨어져 나가는 중상(95년 2월 3일 밤).

(다) 시각장애인 승강장 추락 사고 한 달에 한 두건 꼴. 97년 11월들어서도 제보 잇달아. 시각장애인 박모 씨 승차 위치 잘못 알고 전동차에 타려다 선로에 떨어져 전치 8주의 골절상. 유도블록이 전동차와 연결되지 않거나 잘못 유도해.

▪ 지하철 안전실태에 관한 건

① 90년 1월에서 92년 9월까지 서울 13개 지하철역내 승객 위해사고 89건, 승강장에서 전동차를 기다리거나 건다가 선로로 떨어져 숨지거나 다친 경우 19건(21.3%), 승강대와 전동차 사이에 발이 끼어 다친 경우 12건(13.5%), 계단이나 에스컬레이터에서 굴러서 다친 사고 16건(18.0%).

② 1997년 10월 5일 서울시 국회 건설교통위 제출 국감자료 승강장서 전동차에 치여 숨진 승객 7명, 부상 49명 126명의 인명 피해

③ 한국소비자 보호원 92년 11월 서울 및 부산 지하철역 25개소의 시설물에 대한 안전 실태조사, 서울 1호선의 경우 승강대와 전동차 출입문과는 간격이 20cm나 되는 역도 있어 어른들도 쉽게 발이 빠질 위험. 승강대의 폭이 1m도 안되는 곳은 서울 3개역, 부산 1개역이었다. 승강대와 전동차 출입문 간격이 기준(5cm이하)보다 넓은 곳이 23개(92.0%), 승강장의 너비가 기준(1.5m이상)보다 좁은 곳이 10개역(40.0%)이나 됐다.

④ 서울시의회 김희갑 의원이 인텔리서치와 공동으로 지하철 직원 230명을 대상으로 전동차 진입시 승강장 혼잡으로 사고 위험이 높은 곳 조사(97년 9월). 58.9%가 차량결함·고장, 출입문사고, 휴과 전동차 사이 실족 등의 사고 위기 느

겨, 2, 4호선 동대문운동장(45명), 1, 2호선(23명), 교대, 신도림역, 시청역, 혜화역
 ⑤ 그밖의 문제점 : 1호선의 경우 개통된 지 20년 노후현상 시급. 시청, 종각, 청량리 역사 승강장 균열 심각, 길이 1m에서 10m 정도의 균열이 100여m 구조물에 대한 안전진단이 20년 동안 한번도 안 이루어져.

IV. 장애인을 위한 복지정보통신

1. 정부의 복지정보통신정책

▪ 컴퓨터통신과 장애인재활 접목

90년대는 정보통신 역사에 있어 혁명이라 할 수 있다. 이전까지는 주요 통신수단이 전화에 한정되어 있었으나 컴퓨터의 급속한 발전으로 통신수단은 다변화되었다. 그 중 가장 대표적인 것은 PC통신과 인터넷이라는 강력한 통신 매체의 등장이었다. 컴퓨터통신이 80년대말에 인터넷이 90년대 중반에 등장했다는 것을 고려하면 두 매체가 각각 10년, 5년도 채 안되는 짧은 시간에 전세계를 장악한 셈이다.

국가차원의 최초의 정보통신정책은 프랑스의 미니텔을 모방한 하이텔 단말기 보급사업이었다. 하이텔 단말기는 컴퓨터 없이도 컴퓨터 통신에 접속할 수 있는 통신 기기로서 91년 하반기부터 일반에 무료로 보급되었다. 처음에는 단순한 검색기능밖에 없었지만 92년말부터는 청각장애인들이 통신수단으로 사용가능하도록 화상및 문자정보검색은 물론 단말기간에 키보드로 대화할 수 있는 통신기능이 추가되어 보급되기 시작했다. 이때만 해도 컴퓨터보급이 보편화되기 이전이어서 하이텔은 청각 장애인들에게 커다란 반향을 불러일으켰다. 그러나, 하이텔은 접속이 불안하고 서비스질이 좋지 않았기 때문에 컴퓨터가 보편화되기 시작하면서 단말기보급 사업은 중단되기에 이르렀다.

정보통신의 혁명은 장애인들에게도 새로운 가능성을 열어 주고 있다. 정보통신 혁명의 대명사인 인터넷이 청각장애인에 의해 창시된 것만 보더라도 정보통신과 장애인의 연관성은 밀접하다. 따라서 정보통신과 장애인복지의 접목은 너무도 당연하다. 국내에서도 장애인과 정보통신의 만남은 일찌감치 이루어졌다. 그 효시는 지난 91년

5월29일 한국장애인재활협회가 삼성복지재단과 보건사회부의 지원을 받아 데이콤의 천리안에 개설한 재활통신이었다. 재활통신은 장애인이나 가족, 기관·단체시설의 종사자 및 자원봉사자, 학자·공무원·일반인들간에 각종 재활정보와 자료를 함께 공유하며 장애인복지를 증진하기 위한 목적으로 만들어졌다. 서비스 내용은 장애영역별 진단과 재활방법, 정보게시판 등의 데이터베이스 제공이었다. 이 후로 재활협회는 재활통신을 시작으로 통신사업을 꾸준히 발전시켜 현재 국내 최대의 장애인복지통신망 중 하나로 자리매김을 해오고 있다.

재활협회는 93년 4월 28일 '장애인복지망 사용자 전국순회교육'의 일환으로 제주도에서 장애인관련단체 실무자들을 대상으로 장애인복지 전산망 교육을 실시하고 복지 전산망 시스템을 설치했다. 이에 따라 제주도장애인종합복지회관·영지학교·영송학교·아가의 집 등에 장애인관련시설에 컴퓨터시스템을 설치해 장애인복지 전산망을 이용할 수 있는 길을 열었다.

94년 3월 8일부터 재활협회는 재활통신을 운용하면서 국내의 언론통합데이터베이스, 국민경제교육연구소데이터베이스, 총무처의 민원정보망과 함께 컴퓨서브-이지넷* - 다이얼로그 등 해외의 대표적인 데이터베이스를 컴퓨터통신망으로 연결해 국내 최대의 장애인복지 데이터망을 구성한다. 이를 바탕으로 재활에 관한 정보를 관련기관이나 개인의 신청을 받아 검색한 뒤 이를 실비로 제공하기 시작했다. 말하자면 국내최초의 장애인검색정보(IP) 서비스였던 셈이다. 이 서비스는 재활통신에서 제공하는 해외정보인 다이얼로그 외에 컴퓨서브, 이지넷, 니프티 서브 등 주요 장애인 재활정보를 포함하고 있는 유수의 해외 데이터베이스와 연계한 서비스였다. 이 서비스는 재활관련 자료를 희망하는 개인이나 기관이 원하는 상세한 자료 내역을 신청받아 정보검색 서비스를 대행해 주고 검색비용은 회선 사용료와 데이터베이스 접속요금, 레코드 출력요금이 합산돼 계산하는 방식으로 운용되었다.

한편 재활통신은 94년 6월 1일부터 확대개편해 하이텔로 자리를 옮겨 곰두리 통신을 개통(paral)한다. 곰두리통신은 하이텔에 가입돼 있지 않은 사람들에게도 무료 ID를 제공해 재활관련 정보에 접근할 수 있게 했다. 한국통신은 곰두리통신 개통과 함께 청각장애인을 대상으로 대화 및 호출기능이 가능한 하이텔 단말기를 보급하고 시각장애인에게는 하이텔내 교육정보서비스를 지원할 수 있는 음

1) 해외 데이터베이스인 컴퓨서브는 미국 블록사에서 운영하는 컴퓨터 통신 서비스로서 장애인 포럼, 장애인 사용자 데이터베이스, 재활데이터베이스 등 3개의 장애 관련 메뉴가 있다. 또 이지넷은 미국과 유럽의 11개 데이터뱅크가 제공하는 컴퓨터통신망으로 재활 관련 기사와 재활용구에 대한 정보, 사회복지에 관한 각종 기사와 논문 등의 자료를 담고 있다.

성카드 5백개를 지원했다.

95년 재활협회는 한국통신이 추진하는 DB개발 사업자에 선정되어(95/04/21) 국가의 지원을 받게 되었다. 재활협회는 곰두리통신이라는 자체 데이터베이스를 구축, 본격적인 컴퓨터 통신의 틀을 갖추게 된다. 이어 재활협회는 95년 제1기 장애인온라인 대학을 개설했다. 이는 정보통신을 장애인교육과 접목시키려는 첫시도로 평가된다. 온라인대학은 94년 천리안 재활통신(Rehab)을 통해 6월 27일부터 9월 26일까지 한신대 재활학과 권도용 교수의 강의를 시범적으로 운용한데 이어 곰두리통신을 구축함에 따라 95년 9월 18일 정식으로 제 1기 과정을 개설했다. 이 프로그램은 보건복지부장관, 장애인복지과장, 사회복지관장 등 11명이 '장애인의 성과 결흔', '장애의 이해와 의료재활', '우리나라의 장애인복지정책' 등 교양과 전문과정 강의를 맡아 10주 과정으로 운용되었다. 온라인대학은 매주 월요일 강의 내용을 '곰두리'에 올리고 수강생이 다운로드받아 수업을 받는 식으로 이루어졌다. 특히 시각장애인들은 한국통신이 제공하는 음성카드를 통해 강의를 듣거나 점자프린터로 강의내용을 출력해 공부할 수 있게 했다.

장애인 온라인 학교는 이후 범위를 넓혀 96년 9월 26일 부터는 공무원시험을 준비하는 장애인을 대상으로 공무원시험 강의를 시작했다. 이어 96년 10월 22일 재활협회는 장애인재활정보센터를 개소했다.

이어서 97년 10월 21일에는 곰두리 통신은 한국일보사 그린넷캠페인본부가 선정하는 20개의 공공데이터베이스(DB)에 선정되었다. 그린넷에 선정된 DB는 한국일보, 정보통신부, 한국통신 등이 정보를 동화상등 멀티미디어정보가 지원되는 형태로 전환하는 한편 홈페이지를 구축해 주고 정보검색체계, 정보검색용 메뉴화면, 각종통계 및 관리용 프로그램 등을 개발해 인터넷에서 찾아볼 수 있도록 기술적인 지원을 받게 된다. 이에 따라 97년 12월 24일 한국장애인재활협회 재활정보센터는 인터넷사이트(주소 www.ksrd.or.kr)를 개설했다. 97년 12월 10일 장애인재활협회는 6년간 피시통신을 통해 장애인 정보를 제공해온 공으로 국내 최대 소프트웨어 축제인 소프트웨어 97 데이터베이스 우수상을 받았다.

정보통신의 또 하나의 축은 인터넷을 통한 정보통신망 구축이다. 정보통신망의 꽃은 정보고속도로로 지칭되는 초고속 통신망사업이다. 선진국들이 저마다 일찌감치 국가의 핵심과제로 채택할 만큼 초고속 통신망사업은 국가의 미래를 좌우할 만큼의 중대과제이다. 이러한 추세에 발맞추어 정부도 95년부터 초고속망 사업에 착수했다.

95년 4월 20일 장애인의 날을 맞아 초고속망 시범사업으로 장애인을 위한 원격복

지사업을 추진키로 했다. 그 첫 결실이 96년 10월 11일 개통된 국립공주대학 교육-복지연구소와 장애아동재활센터, 복지관 등을 초고속통신망으로 연결한 원격사회복지 시범시스템이었다. 공주대학교에 개설, 가동에 들어간 이 시스템은 공주대를 중심으로 대전 서구보건소 장애아동재활센터, 군산 청소년회관, 광주 금호종합사회복지관 사이를 T1급(1.544mbps)전용 회선으로 연결, 구성됐다.

이 시스템이 구축됨에 따라 취학전장애아동이 서구보건소 재활센터를 이용 공주대 교육복지센터와 연결된 원격영상시스템으로 장애 정도를 진단 평가를 받을 수 있다. 또한 이 시스템은 장애아의 학습단계를 결정해주고 시청각훈련, 언어지도, 물리치료를 실시하는 한편 장애아동의 가족상담, 교사상담 서비스를 제공하고 있다.

이 시스템은 또한 장애인들이 특수단말장치를 이용해 컴퓨터를 통해 장애 관련 법제도, 장애관련단체 및 기관에 관한 정보와 재활공학기기 사용법 등을 검색할 수 있게 하고 있다.

정통부는 단계적으로 전국 복지시설에 이 시스템을 확대 설치하는 한편 인터넷이나 PC통신망과 연결, 다른 국가들과도 정보를 교류할 방침이다.

이어 97년 7월 18일에는 경기도 안산시 소재 국립특수교육원에 원격특수교육시스템이 구축되었다. 이 시스템은 국립특수교육원을 중심으로 장애인 특수학교인 광주의 선광학교, 제주의 영지학교, 경주의 경희학교를 T1급 전용 회선으로 연결, 영상을 통해 교사와 학생, 학부모들간에 원격강의 및 질의 응답이 동시에 이뤄지도록 구성됐다.

주요 서비스 내용은 특수교육에 관한 학습자료 및 프로그램 개발 보급, 특수학교 교사들의 전문성을 높이기 위한 원격영상교육, 교사와 학부모를 위한 장애진단 및 장애평가방법 교육, 장애상담 등이다.

이 시스템은 시각장애인이나 양손을 사용할 수 없는 장애인들도 점자모니터, 음성합성장치, 확대독서기, 헤드마스터와 같은 장애인용 특수단말장치를 사용해 멀티미디어정보를 검색할 수 있게 하고 있다. 정보통신부는 이 시스템을 전국 1백여개 장애인특수학교로 확대 설치해 장애인들이 언제 어디서나 원격영상교육망을 통해 다양한 음성, 영상 및 점자로 제공되는 교육을 받을 수 있도록 할 계획으로 있다. 또한 특수교육 정보자료를 데이터베이스로 구축해 농어촌이나 도서벽지에서도 재택학습을 할 수 있는 시스템으로 발전시키고 노동부 고용관련 정보시스템과 연계해 장애인 고용정보도 제공할 예정이다. 원격특수교육시스템은 특수교육교사가 전국의 특수학교 학생들을 대상으로 교육할 수 있고 장애인 관련자료를 데이터베이스로 구축, 공

유함으로써 특수교육의 효율성을 높이고 지역간 교육격차를 해소하는 기능을 하게 될 것으로 기대되고 있다.

한편 97년 12월 29일 국립특수교육원의 원격특수교육시스템은 홈페이지를 개통해 일반인도 인터넷을 통해 활용할 수 있도록 했다. 홈페이지(<http://www.kise.re.kr>)에는 △ 특수교육에 관한 장애별 교수 학습프로그램 △ 장애아에 대한 전문가상담 △ 원격 강의자료 등도 함께 제공된다(97/12/26).

인터넷이 일반에 널리 보급되면서부터 민간단체들은 초등학교에 인터넷 시스템을 설치하는 운동을 활발하게 펼쳤다. 이에 따라 몇 개 장애인 특수학교에도 인터넷 시스템이 설치되었다.

조선일보는 세계청소년네트워크(GYN)과 함께 '어린이에게 인터넷을' 보급하는 키드넷 운동을 펼쳤다. 이에 따라 청각장애인 학교인 서울 선화학교에 인터넷 교실이 개설되었다. 특히 선화학교 인터넷시스템 설치에는 각계 장애인단체 지도자들이 동참했다. (96/03) 이어 4월 30일에는 서울 삼성농아학교 컴퓨터실에 인터넷 시스템이 개통되었다. 한편 중앙일보는 조선일보와 비슷한 시기에 학교정보화(IE)운동을 펼쳤는데 장애인 특수학교인 안산 명혜학교가 인터넷 시범학교로 지정되었다. 명혜학교는 12월 11일 인터넷 개통식(온라인 통신학교 개통식)을 가졌다. 이들 특수학교의 인터넷시스템 구축에는 대우통신 한국IBM 등 대기업들이 컴퓨터를 기증하거나 기술 제공을 했다. 특수학교 학생들의 교육을 위해 대학생들을 중심으로 한 컴퓨터 교육 자원봉사가 정착되기도 했다.

지금까지 살펴본대로 걸으로는 장애인복지와 컴퓨터통신과의 접목이 활발하게 이루어졌다. 초고속정보통신망 사업의 일환으로 장애인을 위한 네트워크 구축이 시작됐고 정부출연연구소와 기업에서 잇따라 장애인을 위한 제품들을 발표했다. 국립특수학교인 경기 안산의 신성학교나 은평복지학교 등 공·사립 특수학교 등에 장애아동이 1인 1대의 개인용 컴퓨터를 갖고 교육을 하는 학급도 등장했다. 그러나 실제 컴퓨터를 이용하는 장애인들은 전체 장애인의 1%에도 미치지 못하는 것이 현실이다. 설사 컴퓨터를 갖고 있더라도 중증장애인들의 경우 기존의 컴퓨터를 사용하는 많은 문제가 있다. 장애인이 편리하게 사용할 수 있게 해주는 적용 장비나 관련 소프트웨어가 전무하다. 수요가 적어 기업들이 선뜻 뛰어들지 않는데다 정부마저 뒷짐을 지고 있기 때문이다. 또한 초고속정보통신망을 이용한 원격복지시스템이 등장하고 있으나 전문성과 보편성에서 많은 문제점을 드러내고 있는 것이 사실이다.

2. 복지정보통신

복지정보통신이라는 새로운 신조어가 등장하고 있다. 기존의 전화와 컴퓨터를 통한 통신관련 시스템이 청각장애인이나 시각장애인이 사용하기에 불가능한 데 비해 이들 장애인들도 아무 불편없이 쓸 수 있도록 문자방식이나 음성방식을 활용해 개발한 통신 서비스를 일컫는 말이다.

이러한 복지통신의 개발은 최근들어 대단히 활발해지고 있다.

한국통신 연구개발원 차세대영상통신팀은 이미 지난 93년부터 95년까지 2년간 4억여원을 들여 청각장애인용 단말기 '텍스트폰(Textphone : 문자 전송장치)'과 복지통신망(WELCOM-NET) 중계시스템을 개발했다. 노트북형태의 이 제품은 문자간 통신 문자, 음성변환 통신이 가능한 제품이었다(95/04/19). 한편 복지통신망 중계서비스시스템은 장애인이 특정번호로 중계센터에 접속, 문자통신으로 비장애인의 통화를 신청하면 중계요원이 상대방을 호출해 말로 전달하고 비장애인의 말을 문자로 장애인에게 전달하는데 사용되는 시스템이다. 텍스트폰과 복지통신중계서비스는 현재 미국, 스웨덴, 독일, 프랑스 등 일부 선진국에서 제공하고 있다.

복지정보통신제품의 개발은 극히 최근에 이르러서야 활발해졌는데 특히 97년에는 눈길을 끄는 제품들이 집중적으로 등장했다.

그 하나는 음량을 확장하거나 특수장치를 사용해 청력을 확장시키는 청각장애인 전화기이다. 대우통신(대표 유기범)이 개발한 일명 효도전화기는 후천성 청각장애인으로 만들었는데 이 제품은 특수진동자인 골도를 이용해 청신경을 자극해 상대방의 음성을 전달하기 때문에 난청자들도 무리없이 통화할 수 있다. 삼성전자와 삼성생명과학연구소가 공동으로 개발한 청각장애인과 노인을 위한 이퀄라이저폰은 소리를 증폭하는 방식의 전화기이다(97/02/20). 이 제품은 청각장애인들이 특정 주파수대의 고음이나 저음을 청취하는데 어려움을 겪는다는 점에 착안, 수화음(手話音)을 4개 주파수로 나눠 개별적으로 증폭시킬 수 있도록 설계되었다.

한편 한세텔레콤의 문자휴대폰과 삼성전자의 디지털 휴대정보단말기(PDA)는 소리대신 문자를 주고받는 최첨단 통신기기이다. 그동안 청각장애인은 수화와 필담 외에 적절한 의사소통의 수단이 없었다. 그러나, 먼 거리에 떨어져있는 경우는 전화를 전혀 이용할 수 없기 때문에 청각장애인들은 괴리감을 가져야 했다. 그러나, 문자통신기기는 청각장애인을 위한 정보전달기로 청각장애인과 비장애인 사이 또는 청

각장애인들간에 글씨와 그림으로 의사전달을 가능하게 한다. 청각장애인이 보호자 없이 길을 잃거나 긴급상황을 알릴 경우에는 아주 적절한 수단이다.

한편 손을 사용할 수 없는 중증장애인들을 위한 음성인식 또는 음성다이얼링 서비스의 개발도 활발해지고 있다. 음성인식 시스템업체인 KVS는 최근 전화기 내부에 장착된 음성인식 칩이 사람의 목소리를 인식해 사용자가 버튼을 누르지 않더라도 말로써 전화를 걸 수 있는 시스템을 개발해냈다. 이 제품은 사용자가 청소를 하거나 화장을 할 때나 중증장애의 경우처럼 두 손이 자유롭지 못한 상황에서도 전화통화를 가능하게 한다. 이들 제품은 안전 기능도 갖고 있어 노약자나 장애인이 집에 있는 경우 화재 등의 비상사태가 발생할 때 유용하게 사용될 수 있다(97/10/08).

신세기통신은 음성다이얼링 기능을 활용해 97년 3월부터 휴대폰 가입자가 상대방의 이름이나 전화번호를 말하면 자동으로 전화를 걸어주는 음성다이얼링서비스를 개발해 서비스에 나섰다. 최근에는 여러 회사에서 경쟁적으로 음성다이얼링 기능이 있는 전화기나 휴대폰을 개발하고 있다.

한편 나라이동통신은 반대로 PC통신 등의 전자메일내용을 음성으로 변환, 음성사서함을 통해 제공하는 소리편지서비스를 개발해 97년 7월부터 자사 인터넷 홈페이지(<http://www.naray.com>)를 통해 웹 음성호출서비스를 제공하기 시작했다. 인터넷 홈페이지의 호출기능에 문자·음성변환시스템(TTS)기술을 첨가함으로써 문자로 호출하면 음성으로 바뀐 뒤 음성사서함에 녹음시켜 가입자가 전화를 통해 호출내용을 들을 수 있도록 한 것이다. 청각장애인들의 경우 상대방에게 문자로 호출하면 음성으로 전환, 메시지를 전달해줌으로써 의사소통이 가능하게 한다. 반대로 시각장애인 역시 전자메일이나 문자호출이 오는 경우 이를 음성으로 들을 수 있다.

서울이동통신은 97년 12월 10일부터 농아인들도 쉽게 문자호출을 할 수 있는 팩스 한글 문자서비스를 시작했다. 이 서비스는 농아인이 집이나 사무실의 팩스를 이용, 문자서비스센터로 팩스를 보내면 이를 상대방의 문자호출기에 전송해 주는 서비스이다.

이들 복지통신기기들은 일반 사용자들에게는 단순히 좀더 편리한 기기일뿐이지만 장애인들에게는 마치 혁명과도 같다. 의사소통이 가능해진다는 것만으로도 장애인의 지평은 몇 단계 확장이 될 수 있다. 다만 이들 제품들이 부담없이 쓰기에는 아직은 가격이 지나치게 비싸다. 이들 제품이 장애인들에게 널리 활용되기 위해서는 음성과 문자가 완벽하게 호환되는 변환 기술이 선행되어야 한다.

1. 전화관련 복지서비스

장애인과 관련된 정보통신 분야의 정부의 대표적인 정책은 전화, PC통신 등의 할인 정책을 꼽을 수 있다.

전화요금 할인혜택은 장애인복지법에 의해 89년 7월 처음으로 시행되었는데 당시에는 시내통화료의 경우 20세 이상의 세대주 또는 그 배우자를 대상으로 장애등급에 따라 전화기 1대에 한해 20-40%의 할인이 주어졌다. 93년 6월에는 복지전화제가 도입되었다. 생보자중 부양의무자가 없거나 65세 이상의 노약자, 18세미만의 소년소녀 가장, 심신장애로 인한 근로능력이 없는 거택보호대상자에 전화설비비, 장치비, 기본료 및 전화요금을 면제해 주고 1회에 한하여 전화를 무료로 제공하는 서비스였다. 요금은 매월 4천5백원(1백50도수)을 초과하는 경우 초과금액만 본인이 부담하였다. 그러나, 이런 서비스들은 초창기에는 홍보가 잘 되지 않아 활용도가 낮았다. 95년 4월 21일부터는 시내에만 적용되던 장애인 전화요금감면제도를 시외통화에까지 확대했다. 월간 시외통화료 2만원 한도내에서 1-2급 장애인 40%, 3-4급 30%, 5-6급 20%, 국가보훈대상자와 애국지사 및 단체, 시설, 특수학교 등은 40%까지 할인혜택이 주어졌다.

이후에도 전화 할인 범위는 계속 확대되었고 최근에는 통신수단이 다양해지면서 호출기, 핸드폰, 시티폰, PCS 등 통신기기에 따라 별도의 요금할인이 이루어지고 있다. 96년 6월부터 한국이동통신과 서울이동통신 등 제2무선호출사업자들은 장애인 및 장애인단체에 대해 무선호출요금을 일률적으로 20% 인하해 이동통신에도 장애인 할인이 적용되었다. 요금 감면 내용은 무선호출 월정 사용료의 20%를 할인하는 것으로 한국이동통신의 경우 △신호음 및 숫자 표시방식은 월 8천원에서 6천4백원으로 △문자표시방식은 1만4천5백원에서 1만1천6백원으로 내렸다. 서울이동통신 등 제2무선호출사업자의 경우 신호음 및 숫자 표시방식은 7천9백원에서 6천3백20원으로 인하했다.

정보통신부는 97년 4월 1일부터 장애등급별로 시내외 통화료의 20~40%씩 차등할인해 주고 있는 것을 장애등급에 관계없이 할인폭을 50%로 올리기로 했다. 또 장

에인에 대해 이동전화가입비 7만원을 면제해준데 이어 4월부터는 이동전화기본료 (월평균 2만1천원)의 30%인 월 6천3백원을 줄여주기 시작했다. 한편 한국통신은 97년 6월 17일 국가보훈 대상 장애인들에게 시티폰 가입비 면제 및 20%의 요금 할인혜택을 주기로 했다.

전화에만 한정되어 있던 할인정책은 PC통신이 활성화되면서 PC통신에도 할인혜택이 주어졌다. 한국PC통신은 PC통신 업계 처음으로 93년 4월 1일부터 장애인에게 이용료 50% 할인을 했고 이에 천리안도 이어 94년 5월부터 장애인과 생활보호대상자등에게 이용요금 30-50%를 감면했다. 이어 한국통신은 94년 6월부터 장애인들에게 전화, 광고사서함, 가입팩스, 한국통신 전자사서함(KT-MAIL) 등의 이용요금을 장애등급에 따라 40~50% 할인해 주기로 했다. PC통신에 이어 인터넷에도 할인 혜택이 이어졌는데 95년 6월 5일에는 한국통신에서 제공하고 있는 인터넷서비스(KORNET) 이용료를 월4만원에서 2만5천원으로 대폭 내리고 장애인 및 관련 특수학교 이용요금도 40%로 감면했다.

이즈음부터 전화는 기존의 송, 수화 기능을 벗어나 정보를 제공하는 매스미디어로 발전해 다양한 전화 정보서비스업이 붐을 이루게 된다. 한국통신은 94년 6월 1일부터 한국장애인복지연합회와 공동으로 전화를 통해 덧셈·뺄셈·곱셈·나눗셈을 할 수 있는 '전화계산기' 서비스, 뉴스·교양정보, 재할정보, 천세력 등 시각장애인정보를 개발, 700-2060번으로 제공하기 시작했다. 이 서비스는 민간사업자가 제공하는 음성정보서비스와 달리 별도의 정보이용료가 없었다.

2. 장애인을 위한 항공사 편의서비스와 여행상품

90년대 들어 생활수준이 높아짐에 따라 장애인의 문화 향유의 기회가 부쩍 넓혀졌다. 그중 하나가 장애인들의 여행기회가 확대되었다는 것이다. 과거에는 대부분의 장애인들은 여행이란 것을 꿈꾸지도 못했었다. 장애인의 여행이 늘어남에 따라 항공사들은 장애인의 여행을 도와주는 서비스 개념을 도입해 장애인에 대한 항공료 할인과 장애인, 노약자에 대한 서비스를 강화하기 시작했다. 이러한 서비스는 장애인들의 여행기회를 더욱 활성화하는 촉매제로 작용했다.

장애인에 대한 서비스 개념을 가장 먼저 도입한 것은 대한항공이었다. 대한항공은 92년 12월 아시아나 민항기가 뉴욕과 샌프란시스코에 정기 취항하자 이에 맞서 미주노선의 서비스를 강화하기로 하고 노약자와 장애인에 대한 편의 서비스를 도입했다.

그러나, 이 서비스는 미주노선을 이용하는 여행객에만 적용되었고 전담원을 붙여 수속에서 탑승까지 편의를 제공하는 정도의 기초적인 서비스에 머물렀다.

이어 대한항공은 93년 2월 20일부터 국내선 탑승 장애인들의 편의를 위해 한마음 서비스 캠페인을 전개했다. 이 서비스는 좌석예약에서부터 발권, 탑승수속, 기내서비스에 이르기까지 장애인들의 국내항공 여행에 관련된 모든 편의제공이 포함돼 있는 종합서비스였다. 대한항공은 이 캠페인을 통해 발권 때 한마음스티커를 항공권을 부착하는 한편 장애인에게는 원하는 좌석을 우선배정하고 장애인수첩 소지자와 보호자 1명에게는 정상요금의 50%를 할인하는 등의 서비스를 시작했다. 93년 11월에는 국내 최초로 저상버스를 도입했다. 차바닥의 높이가 낮고 차체의 높낮이를 조절할 수 있으며 공간이 넓어 장애인에게 편리한 교통수단으로 승객이 항공기에서 내려 공항계류장까지의 이동하는 목적에 사용되는 차량이다.

95년 5월 1일부터 아시아나항공이 장애인 편의서비스를 확충하면서 본격적인 장애인 편의서비스 경쟁이 시작되었다. 아시아나항공은 기내전용 특수휠체어를 기내에 배치하는 한편 각종 안내문, 안전요령을 담은 점자안내책자를 비치하고 청각장애인을 위해 기내 스크린 통해 벨트착용, 탈출요령, 비행정보 등 화상수화서비스를 제공했다. 아시아나항공의 이러한 서비스는 한단계 발전된 서비스로서 탑승수속이나 탑승 후 승무원에게 요청하면 제공받을 수 있다.

95년 6월 3일 대한항공은 안락한 항공여행을 위한 십계명을 발표했다. 그중 2조는 장애인을 위해서는 탑승시 휠체어가 제공된다는 내용이 포함되어 있다. 대한항공은 96년 3월 15일부터는 장애인 항공요금 할인 절차를 간소화해 전화로 할인대상자임을 알려주면 공항에서 증빙서를 확인해 할인혜택을 주기로 했다. 장애인 항공요금 절차 간소화는 후에 더욱 발전해 스카이패스 회원의 경우 회원등록시 장애인기록을 입력하면 항공권을 구입할 때 별도의 장애인증명을 제시하지 않아도 할인혜택을 받을 수 있게 했다.

이에 맞서 아시아나항공은 96년 장애인의 날을 기해 부분적으로 시행되던 장애인 우대제도를 대폭 보강해 '아시아나 한사랑 서비스'로 발전시켜 실시하기 시작했다. 한사랑 서비스 장애인 회원은 별도의 증빙서류 없이도 회원카드 제시만으로 보호자 1명과 함께 국내선 요금을 50%를 할인받을 수 있다. 또 장애인 승객은 수하물 10kg까지 초과가 허용되고 출발지뿐과 도착지에서도 직원이 동행 안내하며 공항 수하물도 직원이 직접 찾아서 전달해 준다. 이와 함께 장애인들이 쉽게 타고 내릴 수 있도록 넓고 편한 앞쪽 좌석을 우선으로 배정해 준다. 특히 5월부터는 세계항공사 최초로 점자