

“장애인, 노인, 임산부등의교통수단이용및이동보장에관한법률” 제정을 위한 공청회 자료집

- 일시 : 2002년 11월 19일 화요일 오후 2시
- 장소 : 국가인권위원회 11층 (배움터 2)
- 주최 : 장애인이동권쟁취를위한연대회의

"장애인·노인·임산부등의교통수단이용및이동보장에관한법률" 제정을 위한 공청회 자료집

- 발행 : 장애인이동권쟁취를위한연대회의
- 편집 : 장애인쟁취를위한연대회의 사무국
- 발행일 : 2002년 11월 19일



장애인이동권쟁취를위한연대회의

◎ homepage : <http://access.jinbo.net>
◎ e-mail : webmaster@access.jinbo.net

“장애인, 노인, 임산부등의교통수단이용및이동보장에관한법률” 제정을 위한 공청회 자료집

○ 일시 : 2002년 11월 19일 화요일 오후 2시

○ 장소 : 국가인권위원회 11층 (배움터 2)

○ 주최 : 장애인이동권쟁취를위한연대회의



장애인이동권쟁취를위한연대회의

◎ homepage : <http://access.jinbo.net>

◎ e-mail : webmaster@access.jinbo.net

◆ 토론자 소개 및 사회자 인사

- 사회(좌장) : 배음호(장애인편의시설촉진시민연대)

◆ 기초발제 - 이민종 (변호사, 민주노동당 인권위원회)

◆ 토론자 발제

* 법학자

곽노현 (방송대 법학과 교수)

* 교통 관련 시민단체

김은희 (도시연대 사무국장)

* 전문가

이신해 (서울시정개발연구원 박사)

* 정부 관계자

어명소 (건설교통부 육상교통기획과 사무관)

* 국민통합21

강동구 (정책 3팀장)

* 장애인이동권연대

박경석 (공동대표)

◆ 질의 및 응답

◆ 여는 글 (3~4)

“법 없이도 살 수 있는 세상”

박영희 공동대표(장애인이동권연대)

◆ 기초발제문 (5~14)

장애인·노인·임산부등의교통수단이용및이동보장에관한법률(안)

이민종 변호사(민주노동당 인권위원회)

◆ 토론 발제문 (15~35)

“장애인, 노인, 임산부 등의 교통수단 이용 및 이동보장에 관한 법률(초안) 검토내용”

이신해 박사(서울시정개발연구원)

“장애인·노인·임산부등의교통수단및이동보장에관한법률(안)에 대한 토론자료”

어명소 사무관(건설교통부 육상교통기획과)

“장애인 이동권 투쟁과정에서 바라본 이동보장 법률 제정의 의미”

첨부 : 장애인이동권연대 투쟁일지

박경석 공동대표(장애인이동권연대)

◆ 법률 초안 (36~48)

‘장애인·노인·임산부등의교통수단이용및이동보장에관한법률(안)’ 전문(全文)

◆ 부록 (49~54)

‘장애인, 노인, 임산부등을위한편의시설증진에관한법률’ 전문(全文)

어는 글

법 없이도 살 수 있는 세상

박영희

(장애인이동권쟁취를위한연대회의 공동대표)

신호등의 파란 불이 들어오길 기다리다 알타리무우를 잔뜩 실은 트럭이 달리는 것을 보니 '별써 김장때가 되었나' 싶은 생각이 들었다. 순간, 얼마 전 전동휠체어를 사용하는 장애여성 효선이 따뜻한 봉어빵을 가슴에 품고 사무실에 들어서며 하던 말이 생각났다.

"너무 추워, 겨울이 무서워 눈이 내리고 얼음 얼면 전동휠체어 바퀴가 헛돌아 위험 할 텐데 그렇다고 곰처럼 동면(冬眠)할 수도 없고, 사람이 안 다닐 수는 없잖아. 다리까지 덮어지고 둔하지 않으면서 눈 비 맞아도 방수 되는 따뜻한 외투 한 벌 준비해야 되지 않겠니?"

효선의 이런 말 한 마디가 봉어빵 주변으로 모여든 사람들의 대화에 주제가 되었다.

당연한 관심사들이다. 운전할 수 없는 장애를 가진 사람들, 전동휠체어가 유일한 이동 수단인 사람들, 지하철, 버스, 택시, 어느 것도 마음대로 이용할 수 없는 사람들이 모여서 겨울나기 노하우를 슬피지도 않게, 조금은 코믹하게, 때론 진지하게 나눠본다. 장애유형에 따른 옷의 다양한 기능들과 패션 감각까지 신경 써가며....

이러한 얘기들이 자연스러울 수 있는 우리들은 지하철역마다 엘리베이터 시설이 안 되어 있어서 몇 정류장이라도 목적지를 향해서 달려가야 하고, 버스와 택시에 전동휠체어를 실을 수 없으니 지하철 밖에 다른 방법이 없다. 이러한 조건에 매서운 겨울바람과 얼음판의 위험에도 누구 한 사람 겨울 동안만 다니지 말자는 말은 나오지 않는다. 우리 살아 있는 사람이니까 당연히 다녀야만 한다.

그런데 이동하는 문제에 아무고민 없이 지하철을 타고, 버스를 타고, 택시를 타고 다니는 사람들과 교통행정가들에겐 우리의 이러한 고민이 무색할 뿐이다.

이와 같이 고민 없는 사람들은 자신들의 고민 없음 때문에 지하철을 이용하다가 리프트에서 사람이 다치고 죽어가는 자기들의 고민 없었음에 전혀 양심의 가책도 없고, 책임도 없다. 사람이라면 누구나 당연히 누려야 할 권리를 누리지 못하고 다치고 죽어 가는 사람들은 다만 장애를 가진 사람이라는 것 때문에 당연한 권리가 없는 것이다. 이동 문제 고민 없는 사람이나 교통행정이 정부 책임자들 그들 중에 누구도 우리에게 '너희의 주장은 부당하다'고 당당하게 나서서 말하지도 못하면서 여전히 그들은 방관하고, 우리의 요구에 기다리라는 무책임한 말만 되풀이하고 있을 뿐이다. 우리는 여전히 그들과 똑같이 부여받은 단 하나뿐인 목숨을 담보로 이동하고 있다. 인간이라면 누구나 자유롭게, 안전하게 이동하며 행복해져야 할 권리를 장애 있는 몸을 가진 사람이라는 이유만으로 차단 당하고 있는 것이다. 우리는 단 한번도 장애가 있기

때문에 장애 없는 사람들이 하는 것과 다르게 집안에서만 있어야 한다고 생각하지 않는다. 그런데 교통 행정가들의 생각 속에는 혹시 장애 있는 사람들은 밖에 돌아다니서는 안 된다는 생각이 있는 것이 아닐까를 의심하게 된다. 과연 이러한 생각이 지나친 비약이라면 왜 자신들의 실수를 바로 인정하지 않고, 바로 시정하려는 의지를 안 보이는 것인지.

장애를 가진 사람이나 이동의 권리에 배제되는 노인, 임산부, 어린이, 사회의 소수자들은 이해 할 수가 없다.

'장애인,노인,임산부등의 교통수단 이용 및 이동보장에 관한 법률 제정을 위한공청회'를 열면서 '세상에 법 없이도 살 사람'이라는 말이 문득 떠올랐다. 물론 이 뜻은 착하게 사는 사람을 뜻한다는 알고 있다.

그렇지만 이러한 뜻과 전혀 다르게 이 사회의 많은 법들 중에는 권력가들의 권력을 지속시키기 위한 악법들도 있지만, 대부분의 법이라는 것은 사회의 약자와 차별받는 사람들을 위해 그들의 인권을 보장하고 보호하기 위한 것들이라고 생각한다..

그래서 이 사회에 많은 보호의 법을 가진 집단은 그 만큼 사회적으로 차별을 받고 있고, 취약한 위치에 있다는 것을 증명하는 것이라 할 수 있다.

우리의 생명을 지키고, 안전하고 자유롭고, 편안한 이동을 위한 이번 법률제정이 즐겁지만은 않다. 장애를 가진 우리들도 장애를 가지지 않은 사람들처럼 당연하게 이동할 수 있다면 이러한 법률이 필요치 않기 때문이다.

그러함에도 불구하고 장애를 가졌다는 이유로 이동의 약자라는 이유로 전동휠체어를 사용하고 눈, 비를 맞으며 아슬아슬한 리프트에 올라야만 하는 불안한 겨울을 얘기하지 않는 세상이 올 때까지는 우리에게 이와 같은 법률이 필요하다고 할 수밖에 없다.

이 법률이 제정되어 올바르게 이행된다면 우리의 생명을 지켜주고 교육과 노동의 접근에 필요한 생존 법률로서의 초석이 될 수 있을 것이다.

이동에 장애를 가진 사람들이 '법 없이도 살 사람'이 되기 위해서 우리 '이동의 소수자들의 생존법'이 제정되길 바란다.

우린 이런 법이 없는 세상을 만들기 위해 얼마나 또 치열하게 싸워나가야 할지 지금 모두 알 수는 없지만 분명 우리가 해야만 하는 일이라는 것은 알고 있다.

이러한 법이 없는 세상이 올 것이라 믿으면서....

기조 발제문

“장애인·노인·임산부등의교통수단이용및이동보장에관한법률(안)” 기조발제문

이민중 (변호사)

1. 장애인 이동권의 현실

인간은 역사를 써 나가기 시작하기 전부터 먹이를 찾기 위해 어디든 이동할 수 있었다. 자연을 개조할 수 있는 능력을 갖고, 역사를 쓰기 시작하고 나서는 유용한 이동 수단을 끊임없이 개발해, 인간은 이제 지구상의 모든 곳을 이전보다 훨씬 빨리 그리고 자유롭게 이동할 수 있게 되었다. 이와 함께 근대 시민혁명은 인간이 자유롭게 이동할 수 있는 권리를 천부적 인권으로 파악하고 이를 자유권의 하나로 인정해, 법률상으로 보장하도록 강제했다. 이제는 인간이 어디든 마음대로 이동할 수 있고, 그 과정에 어떠한 억압과 차별을 받지 않을 것이라는 확신은 기술적으로 법적으로 모두 보장되기에 이르렀다. 그러나 그러한 자유는 장애인들에게 실질적 의미로 적용되지 않았다. 교통수단이 발달될수록 장애인들은 비장애인들 중심으로 설계된 교통수단에 자신의 몸을 맞추어 했고, 오히려 놀라운 교통수단의 발전 때문에 장애인들은 이동에 대한 욕구와 현실간의 괴리감만 느껴야 했다.

하지만 평등의 이념을 구현하려는 권리로 이해되고 있는 사회권이 세계적으로 주목받고, 이를 실질적으로 보장하기 위한 노력들이 국가적 프로젝트로 실천되어지면서, 지난 20 여 년 전부터 미국, 일본, 영국, 스웨덴 등 일부 선진국에서는 장애인의 안전하고 편리한 이동권 보장을 위해 어느 정도 노력을 기울이기 시작했다. 특히 지난 1983년 유엔 총회에서 채택한 ‘장애인에 관한 세계행동계획’의 접근권에 대한 규정 및 이를 보장하도록 권고한 것이라든지, 영국에서 장애인 이동권 보장을 위해 접근위원회를 설치(England Access Commitee)한 것, 11년이나 걸려 만든 미국의 ADA(Americans with Disabilities Act)법의 제정(1990), 장애인(障害者)플랜을 통해 장애인의 생활환경개선책의 일환으로 만든 일본의 교통베리어프리법을 제정(2000)한 것 등에서 장애인의 이동권 보장을 위한 세계적 노력¹⁾은 주목할 만하다. 이제는 캐나다에 가면 시내에 투입된 노선버스 2대 중 한 대 꼴은 저상버스를 발견할 수 있고, 일본에 가면 이동할 때 활동보조인을 정부로부터 제공받아 원하는 곳을 마음대로 이동하는 장애인들을 볼 수 있다.

장애인 이동권 문제가 국가 차원에서 논의되고 그에 관한 적극적인 대책이 마련되고 있는 지금, 한국의

¹⁾ 이경희, “저상버스 도입을 위한 정책 제언”, ‘21세기 장애인 및 고령자의 이동성확보 환경구축 세미나’, 한국장애인단체총연맹, 2002. p.40.

장애인들은 집밖으로 나오는 것조차 어려워 국민이 누릴 수 있는 다양한 권리를 주장하지 못하고 있다. 2000년도 장애인실태조사에 따르면, 매일 외출할 수 있는 장애인은 전체의 59.6%에 불과한 것으로 조사되었다. 이를 적극적으로 해석하면 전체 장애인의 약 40%는 원하는 시간에 목적하는 장소에 자유롭게 이동할 수 없는 것으로 이해할 수 있다. 또한 장애인들은 실제 집밖 활동 시 전체 조사자의 65%가 불편한 것으로 응답했고, 불편한 원인으로 대중교통수단이 불편하기 때문(52%) 등으로 인식하고 있었다.²⁾ 대중교통수단 이용이 불편해 집밖 활동을 원만히 할 수 없고, 그로 인해 외출 횟수를 점차 줄여야 하는 장애인의 현실, 이것은 나아가 장애인이 당연히 누려야 하는 노동할 권리, 교육받을 권리, 문화생활을 향유할 수 있는 권리 등 여타의 사회적 권리를 주장하고 누리는 과정에도 막대한 타격을 가한다.

1) 현행 법에서 규정된 이동권 보장 실태

1997년에 제정된 장애인·노인·임산부 등의 편의증진에 관한 법률(이하 ‘편의증진법’)은 1998년에 시행되면서, 장애인 복지법의 한계를 극복하는 수준으로의 접근했다는 평가를 받고 있다. 그리고 장애인·노약자·임산부 등에 대한 차별 현상의 위헌적 현실을 해소하기 위한 반차별법이라고 규정하고 있는 것³⁾에서 장애인의 이동 현실을 보다 적극적으로 해결해 줄 수 있는 법적 강제력을 지닌 것으로 평가되기도 했다. 그러나 현재의 편의증진법은 - 이동권에 관련된 부분에서만 볼 때 - 버스 자체를 이용할 수 있는 권리에 대한 보장이 아니라 버스 터미널의 편의시설에 관해서는 언급하고 있다든지, 편의증진법의 소관 부처가 여전히 보건복지부 소관으로 있다는 점, 그리고 편의시설에 대한 해석이나 적용을 심의할 수 있는 상설 심의기구에 대한 언급이 없다는 점에서의 문제점을 드러내고 있다.

편의증진법뿐만 아니라, 이것과 관련된 다른 법규나 제도 등에서도 장애인 이동권 보장과 관련된 내용은 선언적이거나 추상적인 것들로 일관되어 있는 것을 볼 수 있다. 대중교통 버스와 관련된 법인 여객자동차운수사업법의 경우, 할인 제도 적용에서 6세 미만의 소아에만 할인 규정이 적용되고 있는데, 이는 장애인 복지법 제 16조, 장애인복지법시행령 제 14조에 보장되어 있는 ‘등록장애인에 한해 이용요금을 할인하는 규정’에 어긋난다. 또한 이 법 제 51조 1항 “국가는 여객자동차운수사업을 경영하는 자가 다음 각호의 1에 해당하는 사업을 수행하는 경우에 재정적 지원이 필요하다고 인정되는 때는 대통령령이 정하는 바에 의하여 그 여객자동차운수사업자에 대하여 소요자금의 일부를 보조 또는 융자할 수 있다.”의 경우 각호에 ‘여객자동차운수사업자가 ST서비스(special transport service)를 제공할 경우 소요자금의 일부를 보조 또는 융자할 수 있다’는 내용을 포함시키지 않고 있다. 그로 인해 정부와 지방자치단체가 이미 시행하려고 하는 ST서비스를 민영버스사업체도 시행할 수 있도록 유도하지 못하고 있다.⁴⁾ 도로교통법의 경우 그 시행규칙 제9조 4항은 횡단보도 설치 관련 규정과 관련해, 휠체어 장애인들의 안전하고 편리한 횡단보도 통행

²⁾ 변용찬 외, ‘2000년도 장애인실태조사’, 보건사회연구원, 2001. pp.170~173.

³⁾ 김인재, “장애인인권보장의 이념과 접근권”, ‘사회과학논총 제5집’, 상지대학교 사회과학연구소, 1999. p.11.

⁴⁾ 이미 정부와 지자체에서는 ST서비스를 실시하고 있다. 얼마전 서울시가 발표한 장애인전용콜택시제도가 그러한 경우이다. 그러나 그 도입 경로가 외국의 경우와 사뭇 다른데, 외국의 경우 자원봉사자를 중심으로 ST서비스를 시작했다가 점차 일반대중교통으로 대처하는 과정을 거치고 있는데 반해, 우리나라는 지자체를 중심으로 ST서비스를 실시하고 있다. 많은 비용이 들어가는 ST서비스의 운영 - 특히 관련 차량의 구입과 유지의 측면에서 - 을 민간 여객자동차운수 사업체와 공동으로 진행하면 비용 절감이 상당할 것이 분명함에도 이것조차도 법률상으로 전혀 보장해 놓고 있지 않은 채 진행되고 있는 현재의 ST서비스는 장애인 이동권 보장을 형식적 - 끼워 맞추기식 - 으로 접근하려는 것에 불과하다.

에 관한 어떠한 언급도 없다.⁵⁾

헌법 제 34조 1항 “모든 국민은 인간다운 생활을 할 권리를 가진다.”라는 조항은 그 하위법에 그러한 인간다운 생활을 할 수 있는 제권리를 보장하고, 이를 위반할 때 그것을 강제할 수 있는 법률을 제정하기 위해 만들어진 것이다. 그러나 윗글에서 보듯이 장애인복지법, 편의증진법, 그리고 관련된 법률 등은 이러한 상위법의 정신에 얼마나 부합하고 있는지 의문스럽다. 인간다운 생활을 할 수 있도록 강제할 수 있는 법적 강제력이 장애인복지법이나 편의증진법에는 매우 약하다. 오히려 편의시설 설치 의무에 관한 유예기간을 둔다든지, 권고사항이 대부분을 이루고 있다.⁶⁾ 이와 같은 사실은 헌법 자체의 문제에서 기인할 수도 있다. 왜냐하면, 독일의 기본법(헌법)과 비교해 볼 때, 우리나라의 헌법은 장애인 관련 조항은 한 군데도 찾아 볼 수 없기 때문이다. 이는 헌법 상에 장애인의 기본권 확보를 위한 그 어떠한 내용도 규정되지 않은 상황에서 그 하위법이 장애인의 기본적 제권리를 확보하기 위한 노력들이 얼마나 담겨질 수 있는가에 대한 문제 제기로 이어질 수 있다. 이미 독일은 “장애로 인해서 차별 받아서는 안 된다.”는 조항을 헌법에 삽입함으로써 그 하위법이 장애인의 사회적 차별을 제거할 수 있는 기능을 할 수 있도록 헌법을 수정한 것을 볼 때, 아마도 현재의 장애인 이동권 보장, 나아가 장애 관련 기본권 보장에 관한 법적 문제는 이것의 상위법인 헌법 자체의 구조적 문제에 기인한 것으로 볼 수도 있다.

2) 소관 정부 부처의 문제

장애인이동권연대의 투쟁이 사회적으로 큰 파장을 불러일으킨 것이나, 이동권연대가 이 투쟁을 보다 적극적으로 진행하려는 상황은 아마도 장애인이동권연대에서 정부에 대해 끊임없이 요구하는 이동권 보장에 관한 요구안을 소관 부처가 책임있게 처리하지 못한 탓이 클 것이다. 실제로 장애인이동권연대의 대정부 건의안 중 “고령자·신체장애인의 공공교통기관을 이용한 이동 원활화 추진에 관한 법률 제정”을 골자로 한 건의안에 대해 건설교통부 측은 “보건복지부가 소관하고 있는 장애인복지법은 같은 법 제1조의 규정에 의하여 장애인의 인간다운 삶과 권리보장을 위한 국가와 지방자치단체 등의 환경개선 등에 관한 사업을 정함으로써 장애인복지정책의 종합적 추진을 도모하며, 장애인의 자립, 보호 및 수당의 지급 등에 관하여 필요한 사항을 정함으로써 장애인의 생활안정에 기여하는 등 장애인의 복지증진 및 사회활동 참여증진에 기여함을 목적으로 하도록 되어 있습니다. 따라서, 현재로서는 우리부가 주가 되어 새로운 법령을 제정하기는 곤란한 실정임을 이해하여 주시기 바라며, 이에 대해서는 위와 같이 장애인복지법령을 관장하고 있는 보건복지부와 협의하여 추진하는 것이 바람직할 것으로 여겨집니다.”라고 답변했다. 즉, 해당 부서 사업이 아니기 때문에 이 건의안에 대한 답을 할 수 없다는 것이다. 이는 영국의 경우 런던운수공사가, 또 일본의 경우 운수성이 이 부분 관련 제도를 신설 또는 정비하는 것에 반하는 것이다. 이동권의 실현은 결국 공공

5) 이재영, “교통약자를 위한 대중교통서비스의 법적, 제도적 개선 방안”, 『장애인 이동권 확보 정책 수립을 위한 워크샵 자료집』, 한국장애인단체총연맹, 2001, p.99.
 6) 편의증진법 부칙 제2조(편의시설설치에 관한 경과조치) 2항. “이 법 시행전에 설치된 대상시설중 대통령령이 정하는 것은 이 법 시행일부터 2년이상 7년내의 범위안에서 대통령령이 정하는 바에 따라 편의시설을 설치하여야 한다. 다만, 이경우에 대상시설의 시설주에게 지나친 부담이 되지 아니하도록 배려하여야 한다.”
 7) 권건보, “장애인의 기본권에 관한 연구”, 서울대학교 법학과 석사학위 논문, 2000, p.13.
 8) 독일은 1994년, 헌법(기본법) 제1장(Die Grundrechte, 기본적 권리를 설명해 놓은 부분) 3조 3항에 “Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden. (누구든지 장애를 이유로 불이익을 받지 아니한다)”라는 문구를 삽입했다.
 9) 건설교통부 공문, 문서번호 운정 91110-36, 시행일자 2002.3.21

교통 서비스의 질적 변화와 관련된 문제이고, 현재 이것을 관장하는 부서가 건설교통부임에도 불구하고, 단지 장애인 문제와 관련되어 있다는 이유로 이와 같은 건의안을 보건복지부 책임으로 떠넘기고 있는 것은 정부의 부처가 이와 같은 장애인 이동권 보장에 관해 근본적인 문제 의식을 느끼지 못하고 있음을 말해주는 것이다. 이미 영국과 일본뿐만 아니라, 스웨덴의 경우 교통위원회를 정부 내에 설치하여 장애인의 이동 문제를 범정부 차원에서 해결하려 하는 것을 볼 때, 한국에서의 이동권 문제와 관련된 정부의 대응은 아직 요원한 상태이다.

2. 장애인 이동권 확보를 위한 노력과 관련 법 제정의 필요성

1) 장애인 이동권 확보 투쟁

장애인 이동권 보장과 관련된 구조적인 문제점들은 현실에서 보다 구체적으로 드러났다. 작년 1월 오이도역에서 박소엽씨가 리프트를 타다 추락한 사고, 그리고 올해 5월 발산역에서 윤재봉씨가 리프트 이용 도중 추락사한 사건 등은 그나마 만들어진 장애인 편의시설조차도 구조적인 한계에 봉착했기 때문이었는지 장애인들을 가만두지 않았다. 이것은 곧 전국의 장애인들에게 알려졌고, 이에 분노한 많은 장애인들은 대응책을 마련하기 위해 세력을 규합하거나 대응책을 마련하는 등 관련 대책을 모색하기 시작했다.

이미 설치된 장애인 편의시설이 실제 장애인들의 이동에 결코 도움이 되지 못한다는 사실을 리프트와 관련된 일련의 사고들로부터 인지한 장애인들은, 더 이상 장애인들이 이동 환경의 제약 때문에 외출하지 못하고 사회 활동을 못하는 현실이 허용되어서는 안 되며, 장애인도 비장애인과 마찬가지로 안전하고 편리하게 이동할 수 있는 권리가 반드시 보장되어야 한다는 취지로 작년 4월 장애인의 날에 맞추어 장애인이동권쟁취를위한연대회의(이하 ‘장애인이동권연대’)를 만들었다.¹⁰⁾ 이후 장애인이동권연대는 ‘장애인이동권 확보를위한100만인서명운동’, ‘장애인도버스를타시다.’ 등의 행사, 정부와 지방자치단체를 상대로 집회 및 파격적인 투쟁 - 지하철 철로, 광화문 사거리, 종로1가 사거리 점거 및 버스 점거 투쟁, 그리고 서울역 천막농성, 국가인권위원회 점거 무기한 단식 농성 등 - 을 수시로 진행하면서 지난 2년 간 이동권 확보를 위한 투쟁들을 해 왔다. 이를 통해 많은 시민들이 장애인의 이동권 문제에 대해 공감을 할 수 있게 되었고, 언론들도 이 문제에 대한 정부 또는 지방자치단체 차원에서의 대책 마련할 것을 촉구하는 내용으로 된 기사를 내며 관심을 보이기 시작했다. 특히 지난 8월부터 9월까지 진행된 장애인이동권연대의 국가인권위원회 점거 무기한 단식 농성은 지하철 휠체어 리프트의 문제점 및 장애인 이동권 확보에 대한 당위성을 수많은 시민, 사회단체와 언론에 알려 내었다. 이러한 노력 때문이었는지, 장애인이동권연대는 ‘승강기제조 및관리에관한법률’개정, ‘저상버스도입추진위원회’설치, ‘2004년까지 모든 지하철 역사에 엘리베이터 설치’ 등의 정책을 서울시가 만들어 내도록 강제할 수 있었다.

2) 관련 법(장애인·노인·임산부 등의 교통이용 및 이동보장을 위한 법률) 제정의 필요성

그러나 장애인이동권연대의 활발한 활동들은 구체적 법 조항에 근거해 문제 제기가 이루어지고 실천되지

10) 장애인이동권쟁취를위한연대회의는 2001년 1월 오이도역에서 발생한 수직리프트 추락 참사를 계기로 만든 ‘오이도역수직리프트추락참사비상대책위원회’가 그해 4월 20일에 확대 개편된 조직이다.

못했다. 또한 정부와 지방자치단체가 즉흥적으로 만들어 내는 이동 보장과 관련된 정책들도 관련 법이 명확하게 존재해 있지 않기에 임시방편으로만 마련되어져야 했다. 인간이 어디든 자유롭게 이동할 수 있는 것이 너무나 당연한 사실이기 때문이었는지 모르겠지만 장애인복지법, 편의증진법 등에서는 접근권이라는 포괄적인 개념을 사용해 이동권을 해석하고 있으며, 그나마 이동권 보장과 관련된 조항은 지방자치단체와 정부의 양심에 호소하는 내용들로 일관되어 있을 정도로 장애인의 이동권 보장에 대한 적극적 조항은 찾아볼 수 없다. 예를 들어 편의증진법 제8조 “편의시설 설치기준”에 의거한 시행규칙 [별표2]의 “대상시설 별 편의시설의 종류 및 설치기준”에 의하면 “장애인들이 편리하게 승 하차할 수 있도록 승강구 제1단의 높이는 가급적 낮추어야 하며, 휠체어사용자가 휠체어를 탄 채 승차할 수 있는 승강설비를 갖추 수 있다.”¹¹⁾라는 장애인의 버스 이용에 관한 내용이 있는데, “가급적”, “갖출 수 있다.” 등의 모호한 단어를 선택한 것으로 보아 이는 모두 권고사항으로 되어 있음을 알 수 있다. 특히 예산이 비교적 많이 들어가는 버스 개조 등의 경우, 정부 또는 지방자치단체가 얼마나 부담해야 하는가에 대한 내용은 전혀 없으며, 오로지 버스업체 사장들이 자신의 양심에 따라 선택해야 하는 것으로 되어 있다. 또한 이 시행규칙에 따르면, “지하철 역사, 버스터미널 등 2층 이상의 교통 수단 이용 시설 건물에 장애인이 주출입구로부터 대합실 및 승강장이 있는 층까지 편리하게 이동하기 위해 편의 시설을 설치할 것”¹²⁾을 권고하고 있는데, 그러한 조건에 맞는 편의시설로 리프트, 에스컬레이터, 승강기 등을 예로 들고 있다. 그러나 이 중 아무거나 1대 이상만 갖추면 되는 식으로만 규정해 놓았을 뿐이다. 단지 지방자치단체 또는 시설주의 양심에 따라 리프트 또는 엘리베이터 등이 설치되어야 하는 것이다. 권고사항 또는 미약한 처벌조항에 근거한 편의증진법, 이에 기반한 시행규칙 등에서 볼 수 있듯이 장애인 이동권 보장을 위한 법·제도적 뒷받침은 아직 미흡한 상태이다.

이러한 이동 보장과 관련된 법적 문제들은 장애인에 관한 종합적인 법률을 제정 - 예를 들어, 장애인관련 통합법의 제정 등 - 해 이동 문제뿐만 아니라 다른 여타의 사회적 권리들을 총체적으로 보장받도록 하는 것으로 해결할 수 있다. 그러나 이것은 많은 준비작업과 노력을 필요로 하기에 현실적으로 추진해 나가는 것이 불가능하다. 그러므로 장애 관련 전반의 차별 현상 중 가장 시급한 문제인 이동권 문제에만 한정시켜, 장애인 이동권 보장을 위한 법률을 제정하는 것이 현재의 시점에서 가능한 노력이라 할 수 있을 것이다. 이동보장 관련 법률 제정을 통해 우리 사회가 반드시 해결해야 할 사회적 과제로 대두되고 있는 장애인의 이동권 문제를 정부와 지방자치단체의 차원에서 보다 체계적으로 진행시켜 나갈 수 있을 것이라 여겨진다.

장애인들에게 이동권은 단지 ‘이동’의 문제로 끝나는 것이 아니라 사회 참여와 다른 권리 향유의 폭까지를 결정할 수 있다는 점에서도 중요한 의미를 지닌다. 그러한 차원에서 정부와 지방자치단체는 이동권 보장에 대한 노력을 기울여야 하며, 이를 저해하는 요소를 만드는 데 혈안이 되어서는 안 된다. 정부와 지방자치단체가 이에 대한 책임을 명확히 갖고, 집행해 나갈 수 있는 강제 장치는 법률만이 가능하기에, 이동권 보장 법률의 제정은 현 시점에서 반드시 필요한 것이라 할 수 있다.

11) 보건복지부 재활지원과, ‘장애인·노인·임산부등의편의증진보장에관한법령집’, 1999, p.33.

12) 위 법령집, p.25.

2. 외국입법례

이동권보장에 관한 외국의 입법례는 크게 미국의 ‘1990년 장애를 가진 미국인법’(ADA)과 영국의 장애인차별금지법(DDA)과 같이 장애인에 관한 종합적인 법률의 일부로서 규정하고 있는 경우와 일본의 ‘고령자신체장애자들의 공공교통기관을 이용한 이동의 원활화의 촉진에 관한 법률’과 같이 개별적인 법률로서 규정하고 있는 경우로 나누어 볼 수 있습니다.

그러나 어느 경우이던 이동권보장을 위하여 공공교통수단의 시설기준과 이를 보장할 수 있는 제도적인 장치의 마련에 그 초점을 두고 있는 점에서는 유사하다고 할 수 있습니다.

1) 미국의 ADA

ADA는 장애인에 대한 차별을 금지하기 위해 여러 영역을 고용, 공공서비스, 시설단체가 운영하는 공공편의시설과 서비스, 전기통신 등으로 구분하고 각 영역에 대해 차별에 대한 정의와, 차별로 간주되는 행위 등을 정의해 주고 있다.

특히 제2절 공공서비스 분야와 제3절 시설단체(민영)가 운영하는 공공편의시설과 서비스 분야에 이동권과 관련된 항목이라고 할 수 있는 교통의 이용에 있어서의 차별이 다루어지고 있다.

공공서비스분야 가운데 항공기 또는 특정 철도운영 이외의 공공교통에서는 “고정노선방식을 운영하는 공공기관이, 새 버스, 새 고속철도 차량, 새 철도차량 기타 동 방식에 사용될 새 차량을 구입 또는 임차할 경우, 그러한 버스, 철도차량, 기타 차량이 휠체어 사용자를 포함한 장애인이 즉시 접근할 수 없거나 사용할 수 없는 것인 때에는, 이 법 제202조와, 1973년의 재활법(29 U.S.C. 794) 제504조의 목적에 비추어 차별로 간주된다”고 정의함으로써 버스와 철도의 새로운 차량의 구입할 경우에는 반드시 장애인의 접근을 보장하도록 하고 있다. 이 항목은 고정노선, 즉, 시내버스 등과 같이 정기적인 노선과 배차간격을 가지고 운행하는 대중교통수단에 대한 장애인의 접근을 보장하는 내용이라고 할 수 있다.

ADA는 다시 정기노선에 즉각적인 접근을 보장하지 못할 경우 정기노선의 운행을 보조하는 교통수단을 도입하여 “정기노선(통근자 버스 서비스만을 제공하는 방식 제외)을 운영하는 공공기관은 본 조에 따라 그 정기노선운행방식에 관하여, 휠체어 사용자를 포함한 장애인들에게 다음과 같은 수준의 보조교통 기타 특별교통 서비스를 제공하지 않는 것은, 이 법 제202조와 1973년 재활법(29 U.S.C. 794) 제504조의 목적을 위반하는 차별로 간주된다.

- (1) 장애인 아닌 자들에게 제공되는 계획된 공공교통 서비스와 동등한 서비스
- (2) 응답시간의 경우, 가능한 한 그러한 방식을 이용하는 장애인 아닌 자들에게 제공되는 계획된 공공교통 서비스와 동등한 수준의 서비스”라고 정의함으로써 장애인에게 동일한 서비스의 제공을 명시하고 있다.

ADA는 다시 이러한 교통수단의 운영을 위해 모든 새 차량은 ADA의 발효일 이후부터 장애인의 접근이 가능한 차량으로 구입하되, 대중교통을 이용하기 어려운 중증장애인을 위해서는 이 법의 발효 후 18개월 이내에 특별교통수단을 운영해야 하며, 이를 위해 공공기관은 계획을 수립하고 그 계획을 해당 부처의 장관에게 제출할 뿐만 아니라 시행을 시작해야 한다고 명시함으로써 즉각적인 시행을 명하고 있다.

이렇게 장애인의 교통수단 접근을 보장하면서 ADA는 휠체어 사용자의 승하차에 대한 접근 보장, 휠체어 사용자를 위한 좌석의 마련, 휠체어 사용자가 좌석에 옮겨졌을 경우 휠체어를 보관할 수 있는 장소의 마련, 철도의 경우 휠체어 사용자가 이용이 가능한 화장실의 설치 등을 의무화하고 있다.

한편 ADA는 공공시설에서 운영하는 교통수단에 대해서 뿐 아니라 민영에서 운영하는 교통수단에 대해서도 장애인의 이용과 접근을 보장하기 위하여 강력한 조치를 취하고 있다. 단, 장거리 운행에 사용하는 차량의 경우 ADA의 발효일로부터 6년 또는 7년 후부터 장애인이 접근할 수 있는 새로운 차량을 구입하도록 하고 있는데, 이것은 기존 차량의 사용 연한을 고려한 조치로 보인다.

이러한 ADA의 접근 방식은 ADA 법률 자체가 차별금지법이고 차별을 당하는 요소 가운데 하나로서 장애인의 교통수단 이용 및 차량에 대한 접근을 들고 있기 때문인 것으로 보인다. ADA는 차별적 요소를 자세히 기술한 후 이에 대한 내용은 다시 세부 지침으로 정하고 있다.

2) 일본의 교통배리어프리법

일본은 고령자들의 이동의 원활화를 촉진하기 위한 법안을 최근 제정하였다. 오늘 공청회의 주제인 “이동권보장 법률(안)”과 가장 비슷한 성격의 법이라고 볼 수 있다.

일본의 배리어프리법 역시 새로 구입하는 차량 또는 개조하는 차량은 장애인, 노약자의 이동의 원활화를 위하여 필요한 시설을 갖추도록 하고 있다.

또한 지방자치단체와 공공교통기관은 이동의 원활화를 촉진하기 위한 계획을 반드시 수립해야만 한다.

특히 이 법안에서는 도로, 교통신호기 등 교통시설에 대한 부분도 함께 언급하고 있는 부분이 이번에 준비한 한국의 이동권법률(안)과 다른 점이다. 한국의 이동권보장법률(안)의 경우 편의증진법에서 도로와 교통신호기 등 교통시설을 이미 다루고 있기에 교통수단에 대한 부분만 언급하고 정의하고 있다.

국가 및 정부는 장애인등의 이동의 원활화를 위해 노력해야 하며, 특히 국가 및 지방자치단체에서 교통사업자가 필요로 하는 예산의 일부를 지원할 수 있도록 규정하고 있다.

특히 이 법의 조속한 시행을 위하여 법 발효일로부터 6개월 이내에 시행을 하도록 하고 있다. 특히 이 법을 준수하지 않는 자에게는 100만엔 또는 20만엔에 달하는 강한 벌금을 부과하고 있는 것도 이 법률의 특징이다.

4. 법률안의 기본 취지

1) 이동권보장에 관한 단일법

우선 법률안은 장애인이 부딪히는 문제 중에 특히 이동권 보장에 관한 법률로서 준비된 것이다(제1조). 따라서 이동권부분에 있어서는 ‘장애인·노인·임산부등의편의증진보장에관한법률’에 관한 특별법이라고 할 수 있고 이 법률이 제정되면 이동권 부분은 이 법률의 규정에 따라야 할 것이다(제3조).

2) 이동권보장에 관한 종합적인 법률

법률안은 이동권보장에 관하여 종합적인 법률이 되도록 준비된 것이다. 그러한 취지에 따라 법률안에서는 일반적인 교통수단을 망라하여 규정하고 있으며, 나아가 특별교통수단과 자가운전의 경우까지를 모두 포괄하여 규정하고 있고, 그밖에 필요한 교통수단 및 그 부대시설까지 그 대상으로 규정하고 있다(제7조).

3) 이동권보장의 실효성 확보를 위한 제반 조치의 마련

(1) 법률안은 이동권보장의 실효성을 확보하기 위하여 건설교통부장관을 총괄기관으로 하고(제12조), 국무총리 산하에 장애인이동정책위원회를 구성하여 정책수립 및 계획을 담당하도록 하였다(제14조).

(2) 나아가 국민의 고발권 및 건설교통부장관 및 장애인이동정책위원회의 시정명령권을 규정하고 이를 위반한 경우에는 벌칙을 적용하도록 하고 있다(제27조부터 제29조).

(3) 또한 이동권보장을 위한 설비 및 운행에 대한 국가 및 지방자치단체의 지원을 규정하고(제15조), 조세제한 특례법을 개정하여 이동권보장을 위한 교통수단 및 부대시설에 대하여 세액공제 및 부가가치세, 취득세의 면제를 규정하여 관련설비의 투자 및 취득을 지원하도록 규정하고 있다(부칙 2조).

(4) 국민의 고발권 및 장애인이동정책위원회에 장애인 과반수 이상의 참가(제24조 제4항)를 규정하고, 등록된 비영리민간단체도 권한의 위탁을 받을 수 있도록 규정하여(제32조) 참여를 통한 실효성확보를 추구하였다.

5. 법률안 요지

1) 제2조 목적

이 법률(안)은 장애인을 포함한 모든 사람들이 차별받지 않고 모든 교통수단을 비장애인과의 동등하게 이용할 수 있도록 함으로써 장애인등의 사회참여를 보장하는데 그 목적이 있다. 따라서 이 법안의 가장 궁극적인 목적은 장애인등의 교통수단 이용과 이동을 보장하는 것이다.

2) 제4조 이동보장의 기본원칙

장애인등의 이동을 보장하기 위하여 이 법률안은 장애인등이 안전하고, 편리하며, 최단 시간 내에 이동할 수 있도록 국가와 지방자치단체는 모든 편의와 서비스를 제공하도록 하고 있다. 여기에서 가장 중요한 것은 안전하고 편리하게 이동할 수 있어야 하며, 최단 시간 내에 이동하는 것을 기본 원칙으로 정하고 있다는 점이다. 편리하게 이동해야 하므로 버스에 타기 위해 계단을 올라가는 것은 해당이 안 되며, 저상버스 등을 도입해야 한다. 안전하게 이동해야 하므로 위험한 리프트가 아닌 안전한 엘리베이터를 통해 이동해야 하며, 최단 시간 내에 이동할 수 있도록 함으로써 장애인도 비장애인과 동등한 시간 내에 이동할 수 있는 기반을 마련하였다.

3) 제5조 차별의 금지

특히 이번 법률(안)에서는 장애인등이 비장애인과 동일하게 교통수단을 이용하지 못하거나 동일한 서비스를 제공받지 못하는 것은 차별이라고 규정함으로써 장애인등도 버스, 택시 등 교통수단을 동일하게 이용할 수 있는 권리가 있음을 명시하였다.

4) 제6조 이동권

이 법률(안)에서는 이동권을 국민의 기본 권리로 규정하였다. 장애인, 노년, 노인도 비장애인과 동등하게 교통수단을 이용해 이동을 해야 하며, 국가 및 지방자치단체는 이를 보장해주도록 강제하였다.

5) 제7조 대상교통수단

이 법률(안)에서는 대상교통수단으로 버스, 택시, 철도, 도시철도, 고속철도, 선박, 항공기, 케이블카, 특별교통수

단차량, 자가운전차량 등 거의 모든 차량을 포함시켰다.

6) 제9조 국가 및 지방자치단체의 의무

이 법률(안)에 의하면 국가 및 지방자치단체는 장애인등의 대중교통수단이 이용을 위한 계획, 예산 수립을 해야 하며, 필요한 제도를 정비해야 하고, 시책을 수립해야 한다. 또한 이를 매년 국회에 보고하도록 하고 있다.

7) 제15조 필요한 설비 및 운행에 대한 지원

저상버스 도입 등에 따른 추가 비용을 국가 및 지방자치단체가 지원할 수 있는 근거를 마련해주고 있다.

8) 제18조 택시

버스에 대한 구조의 변경 뿐 아니라 일반 택시의 경우에도 휠체어사용자를 포함한 장애인의 이용을 위해서 구조를 변경하도록 하고 있다.

9) 제22조 자가운전

장애인 자가운전자의 이동 편의를 위해 운전면허제도의 정비, 운전장치의 개발, 차량의 개조 등을 지원할 수 있도록 했고, 이를 위해 국가가 연구 및 개발을 하도록 규정하고 있다.

10) 제23조 특별교통수단

대중교통을 이용할 수 없는 장애인등을 위해 국가 및 지방자치단체가 특별교통수단을 도입하고 이를 운영할 수 있도록 하였다.

11) 제24조 장애인이동정책위원회

장애인 이동권의 장기적인 대책 수립과 실질적인 시행을 위해 강력한 기관으로서 국무총리 산하에 장애인이동정책위원회를 구성하도록 하였다. 이동정책위원회는 건설교통부장관에 대한 고발 처리, 국가 및 지방자치단체의 이동권 계획 수립 심사, 예산 심사 등을 하게 되며, 과반수 이상을 반드시 장애인으로 임명하도록 하고 있다.

12) 제27조 국민의 고발권

운송사업주, 교통주관기관(지방자치단체 관할 부서), 건설교통부가 이 법을 준수하지 않을 경우 국민이 직접 해당자를 고발할 수 있는 권리다. 고발을 받으면 즉시 시정명령이 내려지게 되고, 운송사업주에게는 1천만원 이하의 벌금이, 교통주관기관과 건설교통부장관에게는 국가 및 지방자치단체의 예산으로 집행을 하도록 하는 조치를 취하도록 하고 있다. 이것은 실질적으로 법이 무효화되는 것을 막고, 교통주관기관이나 건설교통부와 같은 행정기관의 법준수 외면을 막기 위한 것이다.

13) 부칙 제1조 시행일

이 법률(안)은 사안의 다급함을 인지하고 발효 후 즉시 시행하도록 하고 있다.

6. 법안 내용

제1조 (목적)

제2조 (정의)

제3조 (다른 법률과의 관계)

제4조 (교통 이용 및 이동보장의 기본원칙)

제5조 (차별의 금지)

제6조 (이동권)

제7조 (대상 교통수단)

제8조 (교통수단의 이용 및 이동보장을 위한 설비의 설치 기준)

제9조 (국가 및 지방자치단체의 의무)

제10조 (교통주관기관의 의무)

제11조 (운송사업주의 의무)

제12조 (교통수단의 이체용 및 이동보장을 위한 지도·감독)

제13조 (설비의 설치 및 운행에 대한 실태조사)

제14조 (계획의 수립, 시행 및 보고)

제15조 (필요한 설비 및 운행에 대한 지원)

제16조 (연구 개발의 촉진등)

제17조 (버스)

제18조 (택시에 대한 이용의 보장)

제19조 (철도에 대한 이용의 보장)

제20조 (도시철도에 대한 이용의 보장)

제21조 (고속철도에 대한 이용의 보장)

제22조 (자가운전)

제23조 (특별교통수단)

제24조 (장애인이동정책위원회)

제25조 (예산의 수립 및 시행)

제26조 (자료제출 요구 및 검사)

제27조 (국민의 고발권)

제28조 (시정명령등)

제29조 (벌칙)

제30조 (양벌규정)

제31조 (과태료)

제32조 (권한의 위임 및 위탁)

<부칙>

제1조 (시행일) / 제2조 (설비의 설치 및 운행에 관한 경과조치) / 제3조 (다른 법률의 개정)

토론 발제문 - 이신해

장애인, 노인, 임산부 등의 교통수단 이용 및 이동보장에 관한 법률(초안) 검토내용

이신해
(서울시정개발연구원)

1. 법률제정의 타당성

- 교통사고의 증가로 선천적인 장애인보다 후천적인 장애인이 더욱 많이 발생하는 현재, 가칭 '장애인, 노인, 임산부 등의 교통수단 이용 및 이동 보장에 관한 법률'의 제정은 반드시 필요하다고 판단됨.
- 서울시의 움직임
 - 1997년 '서울특별시 보행권확보와 보행환경개선에 관한 기본조례' 제정으로 서울시 차원에서는 이미 서울시민의 이동권을 확보하려는 움직임이 시작되었음.
 - 이러한 움직임을 볼 때, 지방정부차원 뿐만 아니라 중앙정부차원에서도 이동권, 특히 교통약자의 이동권을 보장하는 법률의 제정은 시기적으로 볼 때 이미 늦은 감이 있음.

서울특별시 보행권확보와 보행환경개선에 관한 기본조례

제1조(목적)

이 조례는 서울특별시민(이하 "시민"이라 한다)의 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본사항을 규정하여, 서울특별시(이하 "시"라 한다)가 보행환경 시책을 종합적이고 계획적으로 추진토록 함으로써, 안전하고 쾌적한 보행환경을 조성하고 시민의 보행권을 확보함을 목적으로 한다.

제2조(정의)

이 조례에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

1. "보행권"이라 함은 보행자가 안전하고 쾌적하게 걸을 수 있는 권리를 말한다.
2. "보행환경"이라 함은 보행자의 보행과 활동에 영향을 미치는 물리적, 감각적, 정신적 측면과 이에 관련된 제도 등을 포함한 총체적 환경을 말한다.
3. "교통약자"라 함은 스스로의 힘으로 목적지까지 보행하는 데 어려움이 있는 어린이, 노인, 장애인, 임산부 등의 사람을 말한다.

제3조(기본책무)

- ① 서울특별시시장(이하 "시장"이라 한다)은 보행약자를 포함한 모든 보행자들이 걷고 싶어하고, 걷기 편한 도시로 만들기 위하여 다음과 같은 기본책무를 수행한다.
 1. 보행권 확보에 관한 사항
 2. 보행환경 시설의 유지관리에 관한 사항
 3. 보행환경 개선에 관한 사항
 4. 보행환경 개선을 위한 시민참여와 협력에 관한 사항
 5. 기타 보행권확보 보행환경시설의 유지 관리 보행환경 개선에 필요한 사항
- ② 시장은 자치구의 보행환경 개선시책 수립 및 개선사업을 적극 지원하도록 노력하여야 한다.

제4조(시민의 권리와 의무)

- ① 모든 시민은 안전하고 쾌적한 보행환경에서 생활할 권리를 가진다.
- ② 모든 시민은 보행권 확보와 보행환경 개선시책의 수립과 추진에 관한 정보에 대하여 알 권리를 가진다.
- ③ 모든 시민은 보행환경 개선사업에 적극 참여하고 협력하여야 할 의무가 있다.

제5조(기본계획의 수립)

- ① 시장은 매 5년마다 보행환경 기본계획을 수립하고 매년 연도별 시행계획을 수립하여야 한다.
- ② 보행환경 기본계획에는 다음 각호의 내용이 포함되어야 한다.
 1. 보행환경 개선목표 및 시책 방향
 2. 보행환경 여건의 변화와 전망
 3. 보행환경 개선목표 달성을 위한 분야별, 단계별 사업계획
 4. 사업시행에 소요되는 비용의 산정 및 자원조달 방안
 5. 기타 보행환경 개선에 필요한 사항
- ③ 시장은 보행환경 기본계획을 수립하거나 주요사항을 변경하고자 할 경우에는 시민이 의견을 충분히 수렴하여 반영한다.
- ④ 시장은 도시계획 등 보행환경과 관련이 있는 주요계획이 수립되거나 변경될 때에는 보행환경 기본계획을 최대한 반영하도록 하여야 한다.

제6조(조성기준의 설정)

시장은 보행환경을 조성함에 있어서 준수하여야 할 보행환경 조성기준을 설정하여야 한다.

제7조(재정지원 등)

- ① 시장은 보행환경 개선을 위한 시책의 추진에 소요되는 재정상의 조치를 강구하여야 한다.
- ② 시장은 자치구의 보행환경 개선사업에 소요되는 비용의 일부를 예산의 범위 안에서 지원할 수 있다.

제8조(권한의 위임)

시장은 본 조례의 규정에 의한 권한의 일부를 구청장에게 위임하여 처리할 수 있다.

2. 법률의 수혜 대상자

- 법률의 수혜자를 장애인, 노인, 임산부 등으로 특정지우기 보다는 교통약자로 확대하여 법률의 수혜자를 넓히고, 수혜자의 우선순위를 정했으면 함.
- <교통약자: 교통에 있어 신체적 또는 인지적 기능이 다른 사람보다 더 많은 취약점을 가진 신체장애인, 앞을 보지 못하는 사람, 영 유아, 임산부, 어린이 및 청소년 또는 노인을 일컫는 것이다. 또 궤도 가선에 의한 차에 대한 자동차, 대형차에 대한 소형차, 자동차에 대한 이륜차 자전거 또는 우마차 등도 상대적이지만 교통약자라 할 수 있다>

3. 근거리 이동에서의 교통약자 이동권 보장

- 교통수단을 이용하는 이동권 뿐만 아니라, 교통수단을 이용하지 않는 이동권도 보장되어야 함.
- 즉, 거주지나 직장 주변 등 근거리를 이용할 때도 반드시 보장되어야 하는데, 이는 근거리 이동은 생활을 영위 하는데 기본이 되기 때문임.
- 따라서, 근거리 이동의 주요 경로로 이용되는 이면도로를 정비할 때 교통약자의 이동권을 보장하도록 하여야 함.
- 이를 위해서 자치구의 교통개선계획을 수립할 때, 이면도로를 정비지침을 개발할 때 등에 교통약자의 이동권을 반드시 고려해야 할 요소로 지정해 놓아야 할 것임.

4. 교통약자 이동을 위한 교통안전시설확보

- 교통약자의 이동권에 전제가 되어야 하는 것은 안전한 이동이라 할 수 있음.
- 교통안전시설은 도로이용자에 대하여 필요한 정보를 사전에 정확하게 전달하고, 또한 통일되고 균일한 행동이 이루어지도록 통제함으로써 교통의 소통을 증진시키고, 도로상의 안전을 보장하는 것임.
- 도로교통에 관련된 안전시설에는 도로교통법상에 규정된 신호기, 안전표지, 노면표시 등과 도로법상에 규정된 도로표지와 그 밖의 도로 부대시설인 중앙분리대, 방호책, 도로반사경 등이 있음. 이 가운데 도로교통법상에 규정된 신호기, 안전표지, 노면표시 등을 교통안전시설이라 함.
- 그러나, 위에서 규정된 교통안전시설은 교통약자를 위해서라기보다 일반인들을 기준으로 설계된 것 이여서, 교통약자에게 적용하기에는 무리가 있음.
- 따라서, 교통약자에 적용할 수 있는 교통안전시설이 개발되어야 하고, 이의 설치가 의무화되어야 할 것임.

5. 교통약자를 위한 편의시설의 유지·보수 체계 강화

- 1997년 제정된 ‘장애인·노인·임산부 등의 편의증진법에 관한 법률’의 제정으로 부분적으로나마 교통약자를 위한 편의시설 설치가 의무화되었음.
- 그리고, 본 법률에도 ‘대상 교통수단’에 교통약자 이동과 관련된 설비를 갖추도록 하고 있음.
- 그러나, 현재 서울시 지하철에 설치되어 있는 교통약자 편의시설만 보더라도 안전성, 편리성 등이 미흡하여 안전사고가 발생하고 있음.
- 따라서, 교통약자를 위한 편의시설 및 이동증진시설 설치만을 법률에 규정할 것이 아니라, 설치한 편의시설 및 이동증진시설의 유지·보수에 관한 사항도 규정되어야 할 것임.

6. 법률의 실행력을 강화시키는 장치 마련

- 법률에서 정하는 사항을 원활하게 수행하고, 교통약자의 이동권 보장을 위하여 자율적으로 노력하는 지방정부 및 자치구에게는 인센티브 방법의 예산 지원, 교통약자 편의시설을 자발적으로 설치하는 운수업체에 보조금 지원 등 법률의 실행력을 강화하는 방안 개발이 향후에 시급하게 행해져야 하는 과제임.

토론 발제문 - 어명소

장애인·노인·임산부등의교통수단및이동보장에관한법들(안)에 대한 토론자료

어명소
(건설교통부 육상교통기획과)

1. 머리말

- 먼저, 오늘 장애인, 노약자·임산부등(이하 “교통약자”)의 이동권에 관한 대안을 강구하기 위해 준비를 하여 주신 분들과, 발표원고를 준비하여 주신 이민종변호사님께 감사말씀을 드리고 싶습니다.
- 장애인이나 노인 등 신체적으로 불편하신 분들이 스스로 없이 더불어 사는 사회를 구현하자는 데에는 기본적으로 생각을 같이하며, 교통약자의 이동권을 확보하기 위하여 보다 진전된 대책이 필요하다는 데 대해서는 저도 의견을 같이하는 바입니다. 다만, 우리나라 경제현실, 교통현실에 맞는 교통약자 대책은 무엇이나에 대해서는 좀더 많은 고민이 있어야 하지 않은가 하는게 저의 생각입니다.
- 발표자께서도 지적하셨지만, 장애인 등이 집밖 활동시에 65%가 불편한 것으로 응답했고, 불편한 주요 원인으로 52%가 대중교통수단이 불편하기 때문이라고 응답하였는데 대해 대중교통업무를 담당하는 실무자로서 책임감을 느끼는 바입니다.

2. 우리나라 교통현실에 맞는 교통약자대책이 필요

- 먼저 교통약자 대책을 논의하기 전에 우리나라 교통현실은 어떠한가를 아는게 중요하다고 생각합니다. 대중교통 담당 실무자로서 할 얘기는 아니지만, 사실 우리 대중교통현실은 정상인이 이용하기에도 좋은 환경은 아니라고 생각합니다. 저의 경우에는 개인적으로 매일 아침 버스와 지하철을 이용하고 있는데, 이게 매일 전쟁입니다. 버스를 이용하시는 분들은 잘 아시겠지만, 우리나라 버스정류장에는 최소 3대이상에서 10대이상의 버스가 한꺼번에 정차합니다. 그러면, 열심히 뛰어가서 제가 원하는 버스를 타야합니다. 그리고 버스에서 내리면, 지하철을 갈아타는데, 계단이 참 많고 높습니다. 다행히 제가 다니는 구간은 환승구간이 없어서 갈아타지는 않지만, 어쩌다 환승구간을 이용하려면 다리뎠을

꽤나 팔아야 하지요. 이것이 우리나라 대중교통의 현실이라고 봅니다.

- 그리고, 우리나라 도시들은 단기간에 급격한 압축팽창성장을 겪어 오는 과정에서 고령자 또는 장애인의 존재를 크게 염두에 두지 않고 건설되었고, 이동환경에서도 최소의 비용으로 최대의 이동수요를 처리하는 효율성중심으로 정비가 이루어져 왔습니다.
- 제가 말씀드리려는 요지는 우리나라 도시 및 교통환경은 국토가 넓은 미국, 캐나다, 유럽, 뉴질랜드 등과는 엄연히 매우 다르다는 것입니다. 우선 버스등의 대중교통수단의 역할이 다르고, 도로상태도 우리나라의 경우 훨씬 구배상태가 복잡하고, 과속방지턱이 곳곳에 산재해 있습니다. 그리고, 버스의 경우에는 외국에서는 정부나 지자체가 직접 운영하거나, 재정보조를 하는 경우가 많지만, 우리는 민간업체가 운영하고 있으며, 재정보조도 아주 적습니다. 가까운 동경의 버스 수송분담율은 5.4%인 반면, 우리나라는 27.6%나 됩니다. 버스의 통행속도도 버스전용도로를 설치하는데도 불구하고 18km/h에 불과합니다.

<주요도시의 대중교통 수송분담율 >

구분(%)	지하철	버스	승용차	기 타
서울	36.5	27.6	18.7	17.2
런던	74.0	9.0	15.0	2.0
동경	73.2	5.4	17.5	3.9

- 따라서, 교통약자를 위해 대중교통시설에 시설을 확충하거나 ST서비스를 마련하는 경우에는 우리나라 실정에 맞는 대책을 강구해 나가는 것이 무엇보다 중요하다고 하겠습니다.

3. 교통약자 정책방향

- 그동안 건설교통부에서는 교통약자의 이동권을 신장하기 위하여 「장애인·노인·임산부등의편의증진보장에관한법률(복지부)」에 따라, 장애인 등 교통약자를 위한 편의시설을 확충하기 위해 노력하여 왔습니다.
 - 예를 들어 도시철도 역사에 장애인 전용(휠체어리프트, 유도블럭)과 일반인과 겸용(엘리베이터, 에스컬레이터) 편의시설 설치를 확충하여 왔으며

< 도시철도 역사내 편의시설 설치현황('01.12월말 현재) >

엘리베이터	에스컬레이터	휠체어리프트	유도블럭
101개역/215대	117개역/1,096대	240개역/877대	373개역/372대

※ 전체역수 : 378개

- 장애인 특별수송(ST)서비스를 제고하기 위하여 장애인용 무료셔틀버스를 11개 시·도에서 24대를 운행하고 있으며, 호출용 소형승합차를 10개 시·도에서 12대를 운영중이며, 장애인 전용 복지택시를 경기도 수원시에서 6대를 시범운영중이며, 시내버스, 지하철에 장애인·노약자석을 설치·운영하고, 차내 방송을 실시하는 등 교통약자가 보다 편리하게 이용토록 서비스의 개선을 추진하여 왔습니다.
- 앞으로 우리부에서는 새로이 건설되는 지하철은 건설단계부터 장애인 편의시설의 설치가 가능하도록 내년도에 도시철도 건설규칙을 개정할 계획이며, 지하철 역사당 장애인 편의시설을 '05년까지 1대 또는 1곳 이상 설치를 목표로 시설설치를 확충토록 할 계획입니다. 또한, 내년에 서울시에서는 장애인 전용 복지택시를 확충하고, 장애인들의 오랜 숙원사업이었던 초저상버스 11대를 도입운영할 계획이며, 앞으로 초저상버스의 시범도입결과를 보아가며, 그 발전방안도 신중히 검토토록 할 예정입니다. 또한 장애인 셔틀버스와 지하철역간의 연계방안도 강구하여 교통약자가 보다 용이하게 대중교통수단을 이용토록 하는 방안을 강구할 계획입니다.
- 물론, 이러한 정부의 대책들이 교통약자의 이동권을 제고하는데는 아직도 미흡한 것이 사실이고, 이에 따라 장애인단체등에서는 특별법의 제정을 요구하고 계신 것으로 알고 있습니다.

4. 법안제정에 대하여

- 우선 「장애인·노인·임산부등의교통수단및이동보장에관한법률안」의 제정이 필요한 지에 대해서는 보다 신중하게 접근해야 할 것 같습니다. 우리나라의 경우, 1997년에 「장애인·노인·임산부등의편의증진에관한법률」을 제정한 바 있으며, 여기에 버스, 지하철등의 대중교통수단에 교통약자를 위한 설치기준 등을 정하고 있습니다. 다만, 동법상 규정들이 그 설치기준이 미흡하고, 일부 기준은 강제조항을 두지 않는 경우도 있습니다.
- 그런데, 교통약자의 이동권을 강화하기 위해 대책을 마련하는 경우에는 현행 법을 보완·개정하여 단계적으로 대책을 보완하는 것도 한 방법이 될 수 있을 것입니다. 또한, 새로운 법을 만드는 것도 한 방법일 것이나 이것은 쉬운 방법은 아닐 것입니다. 가까운 일본의 경우에는 2000.2.15에 국토운수성, 경찰청, 자치성이 공동으로 「고령자, 신체장애자등의공공교통기관을이용한이동원활화촉진에관한법률안」을 제정한 것으로 알고 있습니다.
- 우리나라의 경우에는 이미 「장애인·노인·임산부등의편의증진에관한법률」이 있으므로, 기존 법률체계를 강화하여 대책을 보완하는 것도 좋은 방법이라고 할 수 있을 것입니다. 그리고 새로이 법을 제정하려고 하는 경우에는 법률 제정에 따른 실익이 무엇인지에 대한 검토가 신중하고도 충분히 이루어져야 할 것입니다. 그리고, 만일 새로이 법을 제정하는 경우에는 관계기관(예. 기획예산처, 건교부, 보건복지부등)간 이해가 많이 대립되어 시일이 많이 소요되는 정부입법보다는 의원입법도 좋은 방안

이 될 수 있다고 생각합니다.

- 발표자께서 만든 법안을 조문별로 검토하여 본다면, 제안하신 법안은 교통약자를 위한 지원사항, 국가 및 운송사업주의 의무 등에 대해 많은 사항을 망라하고 있다고 생각합니다. 그러나 과연 제안된 법률안이 우리나라 현실(예산상 현실, 교통현실)에서 수용될 수 있을 것인가는 한번 더 신중하게 생각해 봐야 할 것입니다. 예컨대, 대중교통인 시내버스에 교통약자를 위한 시설을 갖추도록 했을 때, 과연 이것이 어떠한 효과를 미칠 것인가입니다. 따라서 제개인적인 생각에는 좀 더 현실적으로 보완되고 수정될 필요가 있다고 봅니다.
- 예를 들어, 법안 제11조의 운송사업주의 의무사항의 경우, 국가등으로부터 지원을 받는 운송사업주(현재는 버스업체, 택시업체등도 지원을 받고 있음)는 장애인등이 편리하게 이용할 수 있도록 적당하게 필요한 설비를 갖추고 이를 유지하도록 하고 의무를 부여하고 있으나, 이는 지하철이나 철도시설은 모르겠으나 버스나 택시의 경우에는 국가에서 장애인 편의시설비용을 지원하지 않는한 적용되는 사실상 곤란하다고 생각합니다. 그리고 국가에서 지원시에도 과연 어떠한 효과가 있게될 지에 대해서는 사전에 충분한 검토가 필요하다고 하겠습니다.
- 또한, 버스나 택시 등에 교통약자가 승하차할 수 있는 탑승설비를 갖추도록 의무화할 때, 이러한 돈을 누가 부담해야 하는가가 중요한 문제라고 봅니다. 예컨대, 시내버스에, 장애인등이 승하차할 수 있는 탑승설비를 설치하는 경우나 저상버스로 교체하는 경우에 그러한 돈을 누가 부담할 것인가의 문제입니다. 저상버스의 경우 시내버스에 비해 약 1억원이 추가로 소요되며, 서울시에 약 8,500대의 시내버스가 있는데, 이에 대한 부족재원을 어떻게 감당할 것인지에 대한 보다 현실적인 계획이 필요하다고 생각합니다.
- 따라서, 우리현실에 맞는 안을 제안한다면, 교통약자를 위한 시설을 설치하는 운수업자에 대해서는 버스노선을 우선 배정토록 하는등 인센티브를 부여한다든지, 또는 운수업자가 교통약자를 위한 대중교통시설을 설치하는 경우에 설치비의 일정비율에 대해서는 정부가 지원토록 한다든지 하는게 우리의 교통현실과 어려운 정부의 재정형편에서 보다 현실적이지 않나 생각이 듭니다.

5. 맺음말

- 끝으로, 앞으로 장애인, 노약자등 교통약자의 이동권을 보장하기 위해 우리부에서도 보다 많은 관심을 갖고 추진해 나가겠다는 말씀을 드리면서 저의 토론을 마칠까 합니다.
- 감사합니다.

토론 발제문 - 박경석

장애인 이동권 투쟁과정에서 바라본 이동보장 법률 제정의 의미

박경석

(장애인이동권쟁취를위한연대의 공동대표)

0 들어가며

지난 해 1월 22일 오이도역 수직형 리프트 추락사망 사고와 이에 대한 장애인이동권연대를 비롯한 장애인단체의 일련의 대응은 한국사회에 장애인의 이동권 문제를 사회화시키는 중요한 계기가 되었다. 사고직후 장애인단체들은 “오이도역장애인수직형리프트추락참사대책위원회”를 구성하였으며, 2001년 2월 6일 결의대회와 서울역 지하철 1호선 선로 점거는 지난 2년간 장애인이동권을 쟁취하기 위한 투쟁의 서막이었다. 이후 장애인이동권연대는 서울역 천막농성, 100만인 서명운동, 광화문 버스점거 그리고 2002년 8월 국가인권위원회 점거 단식농성에 이르기까지 장애인의 이동권을 확보하기 위한 다양한 활동을 전개하였다.

이러한 투쟁의 과정에서 서울시는 저상버스는 도로 여건상 도입하기 어렵다는 기존의 입장을 철회하고 2003년부터 저상버스를 연차적으로 도입하겠다고 발표하였으며, 현재 “저상버스 도입 추진위원회”를 구성, 운영 중에 있다¹³⁾. 뿐만 아니라 서울시는 2004년까지 서울지역 모든 지하철역에 엘리베이터를 설치하겠다고 발표하였다.

그러나 이러한 성과는 서울지역에 한정된 것이며, 타 지역의 저상버스 도입과 엘리베이터 설치는 요원한 상태이다. 뿐만 아니라 장애인의 이동권 보장이 지방자치단체의 선심이나 의지에 달려 있다는 점에서 많은 문제점을 안고 있다. 그리고 지난 장애인이동권연대의 활동과정에서 책임부처의 불명확성, ‘장애인,노인,임산부등의편의증진을위한법률’이 갖는 한계 등 여러 어려움에 직면하게 되었다.

이 토론문은 지난 2년간 장애인이동권 투쟁 과정을 되짚어보고, 이러한 일련의 활동과정에서 장애인이동보장 법률이 갖는 의미를 밝히고자 한다.

¹³⁾ 서울시 보도자료, 장애인 등 교통약자를 위한 저상버스 도입 추진협의회 구성, 2002. 09. 19일

1. 장애인이동권연대 활동의 성과¹⁴⁾

(1) 장애인 이동권 문제의 사회 쟁점화

오이도역 사고와 이후 장애인이동권연대의 활동 이전에는 장애인의 이동권 문제가 사회쟁점화 되지 못했다. 장애인, 장애인 가족이나 자원활동가들이 일상에서 느끼는 이동상의 불편함이 가끔 언론을 통해 보도되었던 것이 거의 전부였다. 특히 운동초기 이동권이라는 개념이 알려지기 시작할 때, 이 개념에 대한 정의와 대상을 규정하는 과정에서 일정정도의 혼란이 있었으며, 포괄적인 의미에서의 접근권 또는 대중교통 접근권 등의 개념이 혼란스럽게 사용되었다. 그러나 오이도역 사고직후부터 각종 언론매체가 장애인이동권 문제와 장애인이동권연대의 활동을 보도하게 되었으며, 지난해부터 시작된 서명운동에 참여한 국민의 숫자가 36만명에 이르고 있다. 특히, 방송3사의 시사프로그램 등에서 여러 차례 장애인이동권 문제가 다루어졌으며, 이제 한국사회 구성원 중 이동권이라는 말을 들어보지 못한 사람이 없을 정도로 장애인의 이동권 문제가 일반화되었다. 이는 오이도역 사고와 발산역 사고에 대한 사회적 관심의 결과이기도 했지만, 장애인의 이동권 문제를 사회화시키고 이를 확보하기 위한 장애인이동권연대의 다양한 활동 없이는 불가능했을 것이다.

(2) 자생적인 지역 이동권연대 조직의 활성화

지난 2년간 장애인이동권연대 활동에서 두드러진 성과는 자생적으로 각 지역에 이동권연대가 조직된 것이다. 2001년 서울지역에서 장애인이동권연대가 결성된 이후 부산, 울산, 대구, 광주, 대전, 인천 등 총 7개 지역에 이동권연대가 결성되었다. 이는 중앙(서울)에서의 의식적인 노력의 결과가 아니라 장애인이동권 문제의 심각성과 서울지역에서의 장애인이동권연대 활동에 자극을 받아 자생적으로 조직된 것이다. 지금까지 장애인단체는 한국장애인단체총연맹, 장애우권익문제연구소, 한국DPI 등 전국적인 조직을 갖춘 단체들이 있었기는 하지만, 특정 쟁점을 가지고 자생적으로 만들어진 장애인 조직은 장애인이동권연대가 최초이다¹⁵⁾. 이렇게 각 지역에 구성된 장애인이동권연대의 활동으로 인하여 특정지역에 한정되지 않은 전국적인 활동을 전개할 수 있는 토대가 마련되었으며, 버스타기 운동과 서명운동 등을 전국적으로 벌여나갈 수 있었다.

¹⁴⁾ 여기에 기술된 성과외에도, 장애인운동의 주체형성, 연대단체의 활성화, 타 장애인 관련 쟁점의 사회화 견인 등의 성과가 있었다. 그러나 이 글에서는 구체적인 성과를 중심으로 장애인이동권 투쟁을 평가하고자 한다.

¹⁵⁾ 그러나 아직까지 각 지역간의 네트워크 형성과 장애인이동권 투쟁의 전국적인 단일한 흐름을 만드는 단계에까지는 이르지 못하고 있다.

(3) 서울지역의 저상버스 도입과 전 지하철 역사의 엘리베이터 설치

2002년 5월 19일 발산역에서 발생한 리프트 추락사망 사고는 장애인이동권 투쟁을 보다 활성화시키는 계기가 되었다. 사고 발생 직후 서울시와 도시철도공사는 사고의 원인을 사고당사자 개인의 운전 미숙으로 돌리고 사고를 서둘러 종결지었다. 그러나 장애인이동권연대는 기존 수십 차례 리프트 사고에 견주어 봤을 때, 충분히 기계결함일 가능성이 있으며, 사고 직전까지 사고 리프트가 수십 차례 고장이 났었던 점에 착목하여, 사고원인에 대한 철저한 규명과 서울시의 공개사과, 책임자 처벌 등을 요구하며 다양한 활동을 전개하였다. 그리고 지난 8월 12일부터 39일간 국가인권위원회를 접거하고 단식농성을 진행하면서, 발산역 사고를 사회쟁점화 시켰다. 이러한 일련의 과정에서 여론의 압력에 직면한 서울시는 지난 9월 18일 “장애이동 교통약자를 위한 저상버스 도입 추진위원회 구성”이라는 제하의 보도자료를 발표하고, 지난 9월 24일 위원회를 구성, 2003년 7월 일반버스 노선에 50대의 저상버스를 도입¹⁶⁾할 것과 2004년 이후 차량 노후로 폐차되는 차량의 일정비율을 연차적으로 저상버스로 대체할 것을 결정한바 있다. 뿐만 아니라 서울시는 2004년까지 서울지역 모든 지하철 역사에 리프트 대신에 엘리베이터를 설치할 것을 발표한 바 있으며, 현재 여러 지하철역에서 엘리베이터 설치 공사가 진행 중이다.

(4) 국가인권위원회, 발산역 사고 공공기관 책임 인정.....

지난 해 2월부터 장애인이동권연대는 2001년 2월 26일 “오이도역 추락참사 관계 공무원 고발”을 시작으로 “장애인이동권 침해에 따른 손해배상 소송” “발산역 사고관련 손해배상 민사소송” 등을 진행하였다. 그러나 대부분 “장애인,노인,임산부등의 편의증진에관한법률”에 근거하여 소송을 기각하거나, 계류 중에 있다. 그러나 지난 10월 30일 보도자료를 통하여 국가인권위원회는 국가기관 최초로 “발산역 추락사고 원인은 리프트 결함과 공공기관의 직무소홀”이라는 발표¹⁷⁾하였다.

이는 국가기관을 통하여 리프트 관련 사고에 대한 관련기관의 책임을 인정한 첫 번째 사례로 이후 장애인이동권 보장에 대한 국가와 관련기관의 책임을 확립하는 데 중요한 계기로 기록되어 질 것이다.

2. 장애인이동권 연대 활동 과정 속에서 나타난 사회구조적 한계¹⁸⁾

¹⁶⁾ 2002. 10. 22. 저상버스 도입 추진위원회 2차회의, 「저상버스 도입 추진계획」
¹⁷⁾ “발산역 사고에 대한 서울시나 관계기관의 책임”을 밝혀 냈음에도 불구하고, 국가인권위원회는 “유가족 손해배상 청구” “발산역 사고에 대한 책임 인정” 등을 서울도시철도공사에 이관함으로써, 최종적이고 결정적인 책임이 있는 서울시에게 면죄부를 제공하는 한계를 보여주었다. 장애인이동권연대는 이러한 이유로 국가인권위원회의 합의 권고를 거부한 상태이다.
¹⁸⁾ 장애인이동권연대가 장애인의 이동권 문제를 해결하기 위한 활동을 진행하면서 부딪쳐야 했던 사회구조

(1) 소관부처의 문제

장애인이동권연대는 지난 해 국무총리실, 보건복지부, 건설교통부에 지하철 엘리베이터 설치와 저상버스 도입과 관련한 질의서와 국무총리와 각 장관과의 면담을 요청한바 있다. 그러나 국무총리실에서는 “먼저 해당 소관부처와 논의하라”라는 답변을 보내왔으며, 보건복지부는 건설교통부에 건설교통부는 보건복지부에 소관부처의 역할을 떠 넘겼다. 이에 따라 장애인이동권연대는 장애인의 이동권 문제와 관련하여 국무총리실과 보건복지부, 건설교통부 모두를 상대로 한 활동을 전개해야 했으며, 구체적인 요구를 어느 부처에 해야 할 지와 관련하여 혼란에 직면하게 되었다.

분명 장애인의 이동권 문제는 현실적으로 존재하는 반면에 이를 주관한 소관부처가 명확하지 않은 것은 기간 정부가 장애인이동권 문제에 얼마나 소극적인 자세로 대처해 왔는지?를 간접적으로 확인할 수 있다.

(2) “장애인,노인,임산부등의편의증진에관한법률”의 한계

장애인이동권연대는 2001년 2월 26일 “오이도역 추락참사 관계 공무원 고발”과 같은 해 8월 “장애인이동권 침해에 따른 손해배상 소송”을 제기한 바 있다 그러나 재판부는 2가지 소송 모두 “장애인,노인,임산부등의편의증진에관한법률”에 위반되지 않기 때문에 청구를 기각한다고 판결을 내렸다. “장애인이동권 침해에 따른 손해배상 소송”은 평소 지하철역에 엘리베이터가 설치되어 있지 않아, 이동에 심각한 차별을 받아왔던 8명의 장애인이 서울시장, 서울지하철공사 사장, 서울도시철도공사 사장을 대상으로 손해배상을 청구한 것이다. 그러나 재판부는 판결에서 “..... 피고들이 장애인 편의시설 설치기한을 위반하였다거나 편의시설의 적절한 설치, 운영 또는 그 관리감독을 다하지 않았다는 등의 어떠한 위법행위를 하였다든 점을 인정할 아무런 증거가 없고 이에 비추어 보면 결국 원고들의 위 주장은 이유 없다”라고 하여 소송을 기각하였다.

아이러니 하게도 장애인의 이동권을 보장해야 할 편의증진법이 오히려 장애인의 이동의 권리를 제약하는 법률로 기능하고 있는 것이다. 이는 편의증진법이 장애인의 이동권(대중교통 이용 권리)을 선언적이고 포괄적으로 규정하고 있으며, 지하철 역사에 리프트, 에스컬레이터, 엘리베이터 설치가 선택의 문제이고, 저상버스의 도입이 단지 권고사항으로 되어 있는 등의 문제점에서 발생한다.

(3) 지방자치단체의 선심에 의지해야 하는 문제

지난 장애인이동권연대의 활동은 서울지역에서의 저상버스 도입과 지하철 역사의 엘리베이터 설치 등 가시적인 성과를 얻었다. 그러나 이는 어디까지나 서울지역에 한정된 것일 뿐이지 다른 지역에는 해당 되지 않는다. 특히, 지방자치단체장이 바뀐다거나 지방정부의 정책이 바뀐다면 이상의 성과도 언제 무(無)로 돌아갈 지 모르는 처지에 있다. 현재 서울을 제외하고 부산과 인천에서 “저상버스 도입 추진위원회” 구성을 주장하고 있다. 그러나 서울지역의 경험에 비추어 보면 각 지역에서도 상당한 기간 동안의 투쟁과

적인, 제도적인 한계를 중심으로 글을 전개하고자 한다.

활동이 전제되어야 할 듯 싶다. 이렇듯 장애인이동권 보장이 각 지방자치단체의 선심이나 의지에 달려있는 현실에서 장애인의 이동권 보장은 요원할 것이다. 따라서 장애인의 이동권 보장을 위한 제도가 전국적으로 시행되고 이를 강제할 수 있는 법적 제도적 장치가 요구된다.

3. 장애인 이동권 투쟁과정에서 바라본 이동보장 법률 제정의 의미

(1) 지방자치단체가 아닌 중앙정부

현재, 장애인이동권 정책은 지방자치단체에 거의 이관된 상태이다. 그러나 이동권 문제가 특정 지역에 한정하여 존재하지 않는 한, 지방자치단체가 아닌 중앙정부 차원에서의 정책이 마련되어야 한다. 따라서 지방정부의 몇몇 정책으로는 이동권 문제가 해결될 수 없으며, 전국적으로 모든 교통수단을 관할할 영향을 줄 수 있는 법률의 제정이 필요하다.

(2) 강력한 이동보장 법률의 제정

앞서 지적한바와 같이 편의증진법은 장애인등의 대중교통 이용권리와 관련하여 권고조항이거나 아니면 선언적으로만 규정하고 있으며, 주로 건물이나 도로 등의 편의시설에 중심적이어서 이동권은 부차적인 문제로 다루어지고 있다. 이로 인하여 현실에서는 오히려 편의증진법이 이동권 보장의 장애요소로 작용하고 있다. 물론 편의증진법의 권고조항을 강제조항으로 그리고 강력한 이행수단을 마련한다면 이상의 문제를 해결 할 수 있다. 그러나 여전히 남는 문제는 소관부처의 문제와 과연 강력한 이행 수단을 편의증진법에 포함시킬 수 있는가의 문제이다. 주무부서와 관련 해서는 아래에서 논의하기로 하고 먼저 강력한 이행수단의 마련은 법률안에 몇 가지가 전제되어야 한다. 첫째, 이동권과 관련된 정책수립과 이를 이행할 수 있는 강력한 권한을 갖는 위원회의 구성 둘째, 저상버스의 경우, 민간기업이 독자적으로 도입 운영할 수 없기 때문에 지방자치단체나 중앙정부의 의무강화 셋째, 고발권과 강력한 제재조치 등이 전제되어야 한다. 그러나 현행 편의증진법은 강력한 위원회 구성과 고발권, 강력한 제재조치가 없으며, 지방자치단체와 중앙정부의 의무가 관리 감독으로 한정되어 있어, 장애인의 이동권을 보장하기 위해서는 법 체계 전체가 개정되어야 하는 문제점을 안고 있다.

(3) 건설교통부 소관부처로.....

현 편의증진법의 소관부처는 보건복지부이다. 그러나 장애인이동권(대중교통이용 권리)은 대중교통을 관리하는 부서 즉, 건설교통부가 주무부서가 되어야 한다. 이는 두 가지 측면에서 살펴 볼 수 있는데, 이념적인 측면과 실질적인 측면에서 그렇다. 첫째, 이념적인 측면에서는 장애인의 문제가 모두 보건복지부로 귀결되는 것은 장애인을 분리하고 오히려 사회 전반적인 구조의 개선을 통하여 장애인의 문제를 해결하려

는 것에 역행한다. 즉, 편의증진법과 같이 보건복지부가 주무부서가 된다면, 건설교통부에서 관할하는 전반적인 교통정책에서 장애인 교통수단 이용의 문제는 부차적인 문제가 될 것이다. 이는 편의증진법과 관련해서도 적용되는 이념이다. 가능하다면, 편의증진법을 확대 강화하여 건설교통부 아래에 두어야 할 것이다. 둘째, 실질적인 측면은 건설교통부가 교통시설과 관련한 예산과 운영의 실 책임부서인데, 보건복지부가 이동보장법률을 관할한다면 보건복지부는 건설교통부와 끊임없이 업무협조를 해야한다. 그러나 현재 한국사회와 같이 부서간의 업무협력이 원활치 않은 상태에서 보건복지부가 책임 있게 업무를 추진 할 수 없다. 왜냐하면 예산과 운영에 대한 책임이 건설교통부에 있기 때문이다. 따라서 새로 개정 혹은 강화될 이동보장 법률은 반드시 건설교통부 산하 법률로 제정되어야 한다.

0. 끝마치며

장애인의 이동권 보장은 이제 더 이상 거스를 수 없는 시대적인 대세이다. 지난 해 2월부터 장애인들이 주체적으로 나서 전국적으로 이동권 보장을 위한 요구를 하고 있으며, 수많은 시민·사회단체가 이미 장애인이동권 보장을 함께 주장하고 있다. 뿐만 아니라 36만명이라는 서명운동 참여 시민이 보여주듯 전국적인 관심 또한 매우 높다.

장애인이동권연대는 이미 지난 10월 30일 “장애인,노인,임산부등의이동보장및교통수단이용에관한법률” 입법 투쟁을 선포한바 있다. 현재 제출된 이동보장법률은 이동권 차별을 해소하고 이를 이행할 수 있는 강력한 이행 수단을 포함하고 있다. 장애인이동권연대는 기 제출된 법률이 훼손되지 않고 제정될 때까지, 지난 2년간의 활동성과를 모아 이동보장 법률을 제정하기 위한 활동을 전개해 나갈 것이다.

▶ 첨부 : 이동권 투쟁일지



장애인이동권연대 투쟁일지 (2001년 1월 - 2002년 11월)

- ㉔ 2001. 1. 22. 오이도역 장애인 수직형 리프트 추락 사고 발생**
 - 2001. 1.22.: 개통된 지 6개월이 안 된 오이도역 장애인수직리프트 추락참사 발생.
 - 박소엽(71,여,지체3급)씨 사망, 고재영(71,남)중상.
 - 2001. 1.29.: 노들장애인아학, 서울DPI, 서울지체장애인협회, 장애인실업자연대, 장애인편의시설축진시민연대 5개 단체 오이도역대책위 준비위원회 구성 / 철도청, 보건복지부, 산업자원부 항의방문.
- ㉕ 2001. 1. 31. 오이도역장애인수직형리프트추락참사 대책위원회 구성**
 - 2001. 1.31.: "오이도역장애인수직형리프트추락참사대책위원회(오이도역대책위)" 구성
- ㉖ 2001. 2. 6. 추락참사 진상규명과 장애인이동권 확보 투쟁 결의대회 개최**
 - 2001. 2.6.: "오이도역장애인수직형리프트 추락참사 진상규명과 장애인이동권확보를 위한 투쟁 결의대회" / 서울역
 - 서울역 지하철 1호선 철로 30분 점거 농성, 32명 연행
 - 2001. 2.8.: "오이도역 장애인 수직리프트 추락참사에 대한 우리의 입장" 기자회견
- ㉗ 2001. 2. 26. 세종로 정부종합청사 앞 휠체어 1인 시위 시작**
 - 2001. 2.26.: 세종로정부청사 앞 휠체어 1인 시위 시작(4월19일까지)
 - 보건복지부장관, 산업자원부장관, 철도청장등 오이도역추락참사 관계 공무원 고발
- ㉘ 2001. 3. 9. "장애인과 함께 지하철을 탑시다." 행사 개최 (지하철 연착 투쟁)**
 - 2001. 3.9.: "장애인과 함께 지하철을 탑시다!" 지하철 연착투쟁 / 서울역→청량리역
 - 2001. 3.22.: 승강기제조및관리에관한법률시행규칙중개정령(안)에 대한 의견서 제출.
 - 2001. 4.19.: 세종로정부청사 앞 휠체어 1인시위 종결
 - [오이도역장애인수직형리프트추락참사대책위원회]에서 [장애인이동권쟁취를위한연대회의]로 조직 전환
- ㉙ 2001. 4. 20. 장애인이동권쟁취를위한연대회의 출범**
 - 2001. 4.20.: 제2차 장애인과 함께 지하철을 탑시다" 지하철연착투쟁
 - 서울DPI 주관, 제5회 장애인고용촉진경기대회 참가
 - 오이도대책위 해산
 - 장애인이동권쟁취를위한연대회의(약칭 장애인이동권연대) 출범
(노들장애인아간학교, 서울DPI, 장애인실업자연대, 장애인실업자종합지원센터, 장애인편의시설축진시민연대, 민중복지연대, 한국여성마비장애인연합'바롬' 등 총 7개 단체 참여로 출범)
- ㉚ 2001. 6. 16. 장애인이동권 이동을 위한 100만인 서명운동 시작**
 - 2001. 6.16.: 민중대회 참여 및 [장애인이동권확보를위한백만인서명운동] 시작
 - 2001. 6.27.: 서울역 지하철점거 투쟁한 2명의 동지에게 벌금 450만원 선고
 - 박경석 집행위원장 300만원, 최옥란 150만원)
 - 2001. 6.28.: "박경석, 최옥란 동지의 벌금형을 즉각 철회하라!!" 성명서 발표
 - 2001. 7. 1.: 장애인이동권연대 홈페이지 개통
 - 2001. 7.14.: 장애인이동권확보를위한백만인서명운동 / 대학로 마로니에 공원

- ㉛ 2001. 7. 23. 장애인이동권 쟁취를 위한 시청 앞 천막농성 시작**
 - 2001. 7.23.: 장애인이동권쟁취를위한 시청 앞 천막농성 돌입 기자회견 / 세종문화회관
 - "제1차 장애인과 함께 버스를 탑시다!" / 세종문화회관 → 시청
 - 시청 앞 천막 치기위한 투쟁(7.23-7.29) 및 노숙투쟁
 - 3회에 걸친 천막 치기위한 투쟁은 경찰의 폭력진압으로 무산됨
 - 2001. 7.27.: 시청 앞 천막 투쟁 중 45명 경찰에 연행(집시법위반 2명 불구속 입건)
- ㉜ 2001. 7. 30. 장애인이동권 쟁취를 위한 서울역 앞 천막농성 시작**
 - 2001. 7.30.: 서울역 천막농성 돌입(8월 24일 천막 강제철거)
 - 서울시 보건복지국장 면담을 통해 요구안 전달 및 시장 면담 요구
- ㉝ 2001. 8. 10. "제2차 장애인과 함께 버스를 탑시다." 행사 개최**
 - 2001. 8.10.: "제2차 장애인과 함께 버스를 탑시다!" / 서울역→세종문화회관
 - 국무총리 면담투쟁(대표자 국무총리 면담 공문 접수)
 - 장애인이동권쟁취를위한 시민사회단체 연합 선전전 및 서명운동
- ㉞ 2001. 8. 17. 장애인이동권 쟁취를 위한 문화제 개최**
 - 2001. 8.17.: 장애인이동권쟁취를위한 문화제 "버스를 타자!" / 서울역 광장
- ㉟ 2001. 8. 22. Digital law와 함께 장애인 이동권 차별에 대한 손해 배상 청구**
 - 2001. 8.22.: 디지털로(Digital Law)와 함께 서울시와 지하철사업자를 상대로
 - 장애인이동권 차별에 따른 손해배상을 정만훈 외 8명의 이름으로 각각 오백만원, 총 4,500만원으로 서울지방법원에 접수.
- ㊀ 2001. 8. 23. "제3차 장애인과 함께 버스를 탑시다." 행사 개최**
 - 2001. 8.23.: "제3차 장애인과 함께 버스를 탑시다!" / 서울역 - 남대문경찰에 의한 원천봉쇄
- ㊁ 2001. 8. 24. 서울역 앞 천막 농성 강제 철거 및 연행**
 - 2001. 8.24.: 새벽 0시50분 서울역 천막 강제철거 및 연행.
 - 서울시청이 주관한 시장과의 장애인무료셔틀버스평가회 참여 무산
- ㊂ 2001. 8. 29. "제4차 장애인과 함께 버스를 탑시다." 행사 개최**
 - 2001. 8.29.: "제4차 장애인과 함께 버스를 탑시다!" / 혜화동로타리 → 세종문화회관
 - 세종문화회관 앞 4시간 버스점거 투쟁, 85명 연행(11명 즉결심판)
- ㊃ 2001. 9. 4. 보건복지부 장관 면담 투쟁**
 - 2001. 9. 4.: 보건복지부장관 면담투쟁
 - 아태사회복지사대회 보건복지부차관 축사 단상 점거 / 63빌딩 국제회의장
 - 2001. 9. 7.: 보건복지부장관 면담투쟁
 - 전국사회복지사대회 보건복지부장관 축사 점거 투쟁 / 63빌딩 국제회의장
- ㊄ 2001. 9. 8. 장애인이동권확보를 위한 100만인 서명운동**
 - 2001. 9. 8.: 장애인이동권확보를위한백만인서명운동 / 대학로 마로니에 공원

㉔ 2001. 9. 10. 서울시장 면담 투쟁

- 2001. 9. 10.: 서울시장 면담투쟁
 - 서울사회복지사대회 서울시장 측사 점거투쟁 / 종로구민회관
- 2001. 9. 12.: "과건용역노동자의 노동권의 쟁취와 간접고용철폐를 위한 공동대책위원회" (약칭 과건철폐공동위) 48차 수요집회 참여, 장애인이동권 선전전 / 세종문화회관 뒤
- 2001. 9. 15.: 장애인이동권확보를위한백만인서명운동 / 대학로 마로니에 공원
 - 민중대회 참여

㉕ 2001. 9. 27. "제5차 장애인과 함께 버스를 탑시다." 행사 개최

- 2001. 9. 27.: 장애인이동권쟁취를위한 노동인권사회단체 공동기자회견
- 2001. 9. 27.: "제5차 '장애인도 버스를 탑시다!'" / 혜화동로타리 → 세종문화회관
 - 교보문고 앞 도로에서 경찰에 의해 7시간 버스에서 억류
- 2001. 9. 29.: 추석맞이 귀향 [장애인이동권확보를위한백만인서명운동] / 서울역
- 2001. 10. 6 ~ 7.: 장애인권사진전 및 장애인이동권확보를위한백만인서명운동 / 대학로 마로니에공원

㉖ 2001. 10. 10. 장애인이동권 확보를 위한 광화문 수요 집회 개최

- 2001. 10. 10.: 장애인이동권쟁취를위한 수요항의집회 / 광화문 앞
- 2001. 10. 13. ~ 14.: 장애인권사진전 및 장애인이동권확보를위한백만인서명운동 / 대학로 마로니에공원
- 2001. 10. 17.: 장애인이동권쟁취를위한 수요항의집회 / 광화문 앞
- 2001. 10. 26 28.: 민중의복지노동권생활권쟁취를위한 연대한마당 참여 / 중앙대학교

㉗ 2001. 10. 31. "제6차 장애인과 함께 버스를 탑시다." 행사 개최

- 2001. 10. 31.: "제6차 '장애인도 버스를 탑시다!'" / 혜화동로타리 → 세종문화회관
- 2001. 11. 4.: 전국공무원가족한마당에서 '장애인이동권확보를위한백만인서명운동' / 보라매공원
- 2001. 11. 10.: 노동자대회 전야제 참여, 장애인이동권확보를위한백만인서명운동 / 숭실대

㉘ 2001. 11. 11. "제7차 장애인과 함께 버스를 탑시다." 행사 개최

- 2001. 11. 11.: 노동자대회 참여
- 2001. 11. 11.: "제7차 장애인도 버스를 탑시다!" / 혜화동로타리 → 공덕동로타리

㉙ 2001. 11. 21. "제8차 장애인과 함께 버스를 탑시다." 행사 개최

- 2001. 11. 21.: "제8차 장애인도 버스를 탑시다!" / 혜화동로타리 → 세종문화회관
- 2001. 12. 2.: 민중대회 참여 / 대학로 마로니에공원
- 2001. 12. 15.: 장애인이동권확보를위한 백만인서명운동 / 장충체육관

㉚ 2001. 12. 17. 광주장애인이동권연대 투쟁 결의 대회 참여

- 2001. 12. 17.: 광주장애인이동권연대 투쟁결의대회 참여 / 광주시청 앞

㉛ 2001. 12. 19. "제9차 장애인과 함께 버스를 탑시다." 행사 개최

- 2001. 12. 19.: "제9차 장애인도 버스를 탑시다!" / 혜화동로타리 → 세종문화회관
- 2001. 12. 24.: 장애인이동권쟁취를위한 거리문화제 및 백만인서명운동 / 마로니에공원
- 2001. 12. 31.: 장애인이동권쟁취를위한 거리문화제 및 백만인서명운동 / 마로니에공원

㉜ 2002. 1. 22. 오이도 사건 1주기, "제10차 장애인과 함께 버스를 탑시다."

- 2002. 1. 22.: 오이도1주기 / "제10차 장애인도 버스를 탑시다!" / 혜화동로타리 / 무산됨.
 - 이순신장군 점거 / 38명 연행(6명 불구속, 32명 즉심)
- 2002. 2. 8.: 1월 22일 장애인이동권 투쟁, 과잉진입 및 인권침해에 관한 종로경찰서 고소, 고발 기자회견 및 항의방문
- 2002. 2. 9.: 설귀향 장애인이동권확보를위한백만인서명운동 / 서울역

㉝ 2002. 2. 24. 전국노동자대회 참여 및 선전전, 서명전 진행

- 2002. 2. 24.: 전국노동자대회 참여 및 선전전, 서명전 진행 / 여의도 문화공원
- 2002. 3. 2.: 장애인이동권확보를위한 100만인 서명운동 / 4호선 혜화역 4번 출구

㉞ 2002. 3. 9. "2001 장애인이동권쟁취투쟁 평가와 전망" 토론회

- 2002. 3. 9.: "2001 장애인이동권쟁취투쟁 평가와 전망" 토론회 / 서울대의대 MDL 지하학술회의실 (내용: 장애인이동권투쟁의 사회적·정치적 의미, 2001년 장애인이동권 투쟁의 전략과 전술 평가, 2001년 장애인이동권쟁취투쟁 영상 상영)

㉟ 2002. 3. 29. 제1차 장애인이동권연대 지역대표 및 실무자 모임

- 2002. 3. 29.: "제1차 장애인이동권연대 지역대표 및 실무자 모임" / 부산장애우권익문제연구소 참여지역: 서울, 부산, 광주, 대전, 대구, 울산
- 2002. 3. 30.: 장애인이동권확보를위한 100만인 서명운동 / 종묘공원
- 2002. 3. 30.: 민중대회 참여
- 2002. 4. 6.: 장애인이동권확보를위한 100만인 서명운동 / 4호선 혜화역 4번 출구

㊀ 2002. 4. 16. 제13차 장애인도 버스를 탑시다.

- 2002. 4. 16.: "제13차 장애인도 버스를 탑시다." / 종묘공원 앞
 - 420장애인차별철폐투쟁주간 1일째 "장애인이동권 쟁취 투쟁의 날" 행사 진행함.
- 2002. 4. 16 - 4. 20.: 420장애인차별철폐투쟁 주간 행사 기획 및 참여.

㊁ 2002. 5. 19. 오후 7시 지하철 5호선 발산역에서 윤재봉씨 리프트에서 추락, 사망

- 2002. 5. 19.: 지하철 5호선 발산역에서, 1급 중증장애인 윤재봉(남, 63세)씨가 고정형 리프트를 이용하다 추락하여 20일 오전 2시 20분에 사망하는 사건 발생.

㊂ 2002. 5. 22. 제14차 장애인도 버스를 탑시다.

- 2002. 5. 22.: '장애인을 배제하는 월드컵 반대투쟁 선포 및 서명운동 20만 돌파 기자회견' / 혜화동로타리
- 2002. 5. 22.: "제14차 장애인도 버스를 탑시다." / 어린이대공원 후문 앞
 - 버스를 탑승하자마자 경찰이 동승해 버스에 탑승한 대오의 하차를 봉쇄함.
 - 동부경찰서로 강제 이송돼, 버스에 탑승한 이동권연대 소속 대오 14명이 연행됨.

㊃ 2002. 5. 31. 발산역 항의 방문 및 지하철 선전전

- 2002. 5. 31.: 발산역 항의 방문 및 지하철 선전전 진행 / 5호선 발산역 1번 출구
 - 이후 발산역에서 월드컵경기장역까지 지하철 선전전 진행, 이후 월드컵 경기장역에서 선전전(이날은 월드컵 개막전이 있었던 날임) 진행. 선전전 진행 도중 경찰에 의해 원천봉쇄 당함.
- 2002. 6. 11.: 굽은다리역 항의 방문 / 5호선 굽은다리역
 - 장애인이동권연대의 소속단체인 장애여성공감 회원이 굽은다리역의 역무원으로부터 불친절한 대우를 받음.

㉔ 2002. 6. 21-23. 장애인이동권연대 캠프 '이동하며 놀아보자' 행사 개최

- 2002. 6.21 ~ 23.: 장애인이동권연대에서 주최하는 이동권캠프 "이동하며 놀아보자" 진행
 - 충북 충주 보훈휴양원 (2박 3일 동안 진행)
 - 주요 프로그램은 자료실 참조

㉕ 2002. 6.26. 제 15차 장애인도 버스를 탑시다.

- 2002. 6.26.: "제15차 장애인도 버스를 탑시다." / 혜화동로타리 ~ 광화문

㉖ 2002. 7. 1. 발산역 추락참사 공개사과 촉구 및 장애인이동권쟁취를위한 천막농성단 조직

- 2002. 7. 1.: 발산역장애인리프트 추락참사 공개사과 촉구 및 장애인이동권쟁취를위한 천막농성단이 조직됨.
 - 5호선 광화문역사 내(교보문고 방향)에서 무기한 천막 농성 투쟁에 돌입함.
 - 천막을 치려는 도중 경찰이 난입해 천막을 침탈하고 38명을 연행함.
- 2002. 7. 2.: 1일 천막투쟁에서 발생했던 경찰의 폭력행위에 대한 종로경찰서 항의방문 / 종로경찰서 앞

㉗ 2002. 7. 5 ~ 발산역 협시 서울시 공개사과 촉구 및 장애인이동권쟁취를위한 선전전, 서명운동

- 2002. 7. 5.: 7월 5일일부터 매일 발산역 리프트 장애인추락참사 서울시 공개사과 및 장애인이동권쟁취를위한 선전전, 서명운동을 진행함. / 동대문운동장역 4,5호선 환승동로 일대

㉘ 2002. 7. 29. 발산역리프트 장애인추락참사 서울시 공개사과 촉구를 위한 서울시형 식당 점거

- 2002. 7.29.: 발산역리프트 장애인추락참사 서울시 공개사과 촉구를 위한 서울시형 면담투쟁, 이후 이명박 시장과 면담 진행함. 그러나 서울시는 결코 공개사과 할 수 없다는 입장으로 일관함.
 - 그리고 7월 31일까지 시청 구내식당을 점거함.

㉙ 2002. 7. 31. '제16차 장애인도 버스를 탑시다.' 행사 개최

- 2002. 7.31.: '제16차 장애인도 버스를 탑시다.' 행사 진행함. 발산역 사고에 대한 서울시의 공개사과 촉구를 위한 항의 방문 투쟁을 했으나, 이를 저지하는 공권력에 막혀 덕수궁 대한문 앞에서 3시간 동안 억류당함.

㊀ 2002. 8. 12. 발산역리프트 장애인추락참사 서울시 공개사과 촉구를 위한 무기한 단식 농성 돌입 (국가인권위원회 위원장실, 13층)

- 2002. 8.12.: 발산역리프트 장애인추락참사에 대해 장애인이동권연대는 서울시의 공개사과를 받아내기 위해, 국가인권위원회를 점거하고 무기한 단식농성을 결의함.
 - 이날 오전 11시 13층 위원장실을 점거하고 오후 2시에 기자회견을 개최함.

㊁ 2002. 8. 17. 농성장을 국가인권위원회 11층으로 옮김.

- 2002. 8.17.: 국가인권위원회의 요청을 받아들여 농성장을 11층 배움터로 이전

㊂ 2002. 8. 20. 무기한 단식 농성을 지지하는 인권단체 공동 기자회견 개최

- 2002. 8.20.: 발산역 리프트 장애인 추락참사 공개사과 촉구 및 장애인이동권연대 국가인권위원회 무기한 단식 농성을 지지하는 인권단체 공동 기자회견

㊃ 2002. 8. 22. 서울시의 장애인전용콜택시 도입에 대한 장애인이동권연대의 입장 발표

- 2002. 8.22.: 서울시의 장애인 전용 콜택시 도입에 대한 장애인이동권연대의 입장 발표함.

㊄ 2002. 8. 26. 발산역 리프트 사고 서울시 공개사과 촉구를 위한 결의대회 개최

- 2002. 8.26.: '발산역리프트 장애인추락참사 서울시 공개사과 촉구 및 장애인이동권쟁취 결의대회' 진행 (덕수궁 대한문 앞)
 - '장애인이동권 투쟁 동조단식에 들어가는 인권단체의 입장' 기자회견 개최함.
 - 이후 인권단체 릴레이 동조단식에 돌입.

㊅ 2002. 8. 27. 서울시 공개사과 촉구를 위한 1차 온라인 시위 개최

- 2002. 8.27.: 발산역리프트 장애인 추락참사 서울시 공개사과 촉구를 위한 1차 온라인 시위 진행. 이후 4차례에 걸쳐 온라인 시위 진행함.

㊆ 2002. 8. 28. 서울시, 이명박 시장의 이름으로 사과 없는 사과문 발표

- 2002. 8.28.: 서울시, 이명박 서울시장의 이름으로 '장애인 여러분께 드립니다.'라는 제목의 보도자료 배포함. 그러나 사과 한 마디 없는 사과문을 가져와, 단식 농성 중인 장애인들을 기만함.

㊇ 2002. 8. 29. 서울시의회 본회의장 진입, 기습시위 진행

- 2002. 8.29.: '이명박 서울시장님! 진정 장애인이동권 문제를 해결할 의지가 있는 것입니까?'라는 제목의 성명서 발표함. (이명박 서울시장의 '장애인 여러분께 드립니다.'에 대한 장애인이동권연대의 입장 발표)
 - 장애인이동권연대, 이명박 서울시장의 연설 중이던, 서울시의회 본회의장 진입, 기습시위 진행함.

㊈ 2002. 9. 2. 한나라당 이회창 대선후보에 대한 공개질의서 발송

- 2002. 9. 2.: 한나라당 이회창 대선 후보에게 '발산역 리프트 추락사고에 대한 입장'을 밝히는 것을 요구하는 공개질의서 발송.
 - 발산역 리프트 장애인 추락참사 서울시 공개사과 촉구를 위한 2차 온라인 시위 진행함.

㊉ 2002. 9. 6. '제17차 장애인도 버스를 탑시다.' 행사 진행

- 2002. 9. 6.: 무기한 단식 농성 26일째, '제17차 장애인도 버스를 탑시다.' 행사 진행함.
 - 혜화동로터리에서 세종문화회관으로 버스를 타고 간 후, 시청까지 행진함.
 - 행진 도중 경찰의 봉쇄로 행진이 도중 차단됨.
 - 이 과정에서 무기한 단식 농성자 중 1명 탈진해 쓰러져, 병원으로 후송됨.

㊊ 2002. 9. 11. 1호선 시청역 철로 점거 투쟁 진행(76명 연행, 1명 구속)

- 2002. 9.11.: 장애인이동권연대, 1호선 시청역 철로 점거 투쟁 감행함.
 - 오후 2시부터 3시까지, 1호선 운행이 약 1시간 정도 정지됨.
 - 이후 경찰이 투입돼, 강제 진압당함. 이 과정에 경찰은 전기충격 등 중증장애인들에게 만행을 저지름.
 - 총 76명 연행됨. 이중 1명 구속, 28명 불구속, 40명은 즉시 처분을 받음.

㊋ 2002. 9. 15. <이동권투쟁보고서-버스를 타자!> 영상 시사회 개최

- 2002. 9.15.: 단식농성 35일째, <이동권투쟁보고서-버스를 타자!> 영상 시사회를 아트큐브 광화문에서 진행함. 영화감독 이창동씨도 참석함.

㊌ 2002. 9. 17. 100만인 서명운동 30만명 돌파

- 2002. 9.17.: 작년 5월부터 진행한 '장애인이동권확보를위한100만인서명운동' 서명인원이 30만명을 돌파함.
 - 국가인권위원회에서 무기한 단식 농성을 진행하는 가운데, 매일 시청역 안에서도 서명운동을 꾸준히 진행함.

㉔ 2002. 9. 18. 서울시, '저상버스도입추진위원회' 도입하겠다고 보도자료 배포

- 2002. 9. 18. : 서울시, '장애이동권 교통약자를 위한 저상버스 도입 추진위원회 구성'이라는 제하의 보도자료를 배포함.
장애이동권연대 대표단 서울시청 항의 방문 진행.
(박경석 공동대표 실신함. 엄태근 사무국장 등 3명 동지 연행됨.)

㉕ 2002. 9. 19. 39일간의 단식 농성 해산

- 2002. 9. 19. : 지난 8월 12일부터 진행된 '발산역 리프트 장애인 추락참사 서울시 공개사과 촉구'를 위한 무기한 단식농성
돌입 39일만에 농성 해산함.

㉖ 2002. 9. 26. 저상버스도입추진위원회 첫 번째 회의 시작

- 2002. 9. 26. : 서울시 저상버스도입추진위원회 첫 번째 회의를 개최함. 이 회의에는 장애인계 대표 3명(박경석 공동대표,
배용호 편의연대 연구실장, 채종걸 한국 DPI 부회장 등)이 참여함.

㉗ 2002. 9. 29. 투쟁보고 문화제 <투쟁보고, 이동권 투쟁 함께 만든 39일간의 승리> 개최

- 2002. 9. 29. : 지난 39일 동안 진행했던 '발산역 리프트 장애인 추락참사 서울시 공개사과 촉구' 및 '장애이동권 쟁취'를
위한 국가인권위원회 접거 단식 농성의 기록들을 함께 투쟁했던 동지들과 함께 공유하고, 이 투쟁의 승리를
기념하는 투쟁 보고 문화제 행사 개최함.

㉘ 2002년 10월 이후 장애인, 노인, 임산부 등의 교통수단 이용 및 이동보장에 관한 법률 투쟁 진행

- 2002. 10월 ~ : 장애인, 노인, 임산부 등의 교통수단 이용 및 이동보장에 관한 법률(가안) 투쟁 진행.

법률 초안 전문(全文)

장애인,노인,임산부 등의 교통수단 이용 및 이동 보장에 관한 법률 초안

제 1 조 (목적)

이 법은 장애인, 노약자등이 일상생활을 영위함에 있어서 차별받지 않고 다른 사람들과 동등하게 이동하고 안전하고 편리하게 교통수단을 이용할 수 있도록 보장함으로써 이들이 교육, 노동, 주거, 문화, 정치 등 모든 사회활동에의 동등한 참여와 이들의 복지증진을 목적으로 한다

제 2 조 (정의)

이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

1. "장애인등"이라 함은 장애인, 노인, 임산부 등 생활을 영위함에 있어 이동 및 교통수단의 이용에 불편을 느끼는 자를 말한다.
2. "이동"이라 함은 장애인들이 일상생활에서 사회활동에 참여하기 위하여 보행 또는 교통수단을 이용해 움직이는 모든 행동을 말한다.
3. "운송사업주"라 함은 국가, 지방자치단체 또는 교통주관기관의 허가를 받아 교통수단을 운영하는 개인 또는 법인을 말한다.
4. "교통주관기관"이라 함은 교통수단의 운행에 관하여 지도와 감독을 행하는 중앙행정기관의 장과 특별시장, 광역시장, 도지사(이하 "시·도지사"라 한다) 및 시장·군수·구청장(자치구의 구청장에 한한다. 이하 같다)을 말한다.
5. "교통수단"이라 함은 자동차관리법 제 2 조제 1 호의 규정에 의한 자동차, 철도법 제 2 조제 1 항의 규정에 의한 철도의 운행에 사용되는 차량, 도시철도법 제 3 조제 1 호의 규정에 도시철도의 운행에 사용되는 차량, 고속철도건설촉진법 제 2 조제 1 항의 고속철도의 운행에 사용되는 차량, 삭도·궤도법 제 3 조제 1 항의 규정에 의해 운행되는 차량, 교통안전법 제 2 조제 3 항의 규정의 의하여 운행되는 선박 및 항공기법 제 2 조제 1 항의 규정에 의한 기기를 말한다.
6. "운행"이라 함은 사람 또는 화물의 운송여부에 관계없이 자동차를 그 용법에 따라 사용하는 것을 말한다.
7. "버스"라 함은 자동차관리법 제 2 조제 1 항의 규정의 의한 자동차 중 여객자동차운수사업법 제 3 조 및 동 시행령 제 3 조 제 1 호의 노선여객자동차운송사업 및 제 2 호 가목의 전세버스운송사업에 의하여 운행되는 자동차를 말한다.
8. "택시"라 함은 자동차관리법 제 2 조제 1 항의 규정의 의한 자동차 중 여객자동차운수사업법 제 3 조 동 시행령 제 3 조제 2 호 다목 및 라목의 택시운송사업에 의하여 운행되는 자동차를 말한다.
9. "철도"라 함은 철도법 제 2 조제 1 항의 규정의 의한 철도의 운행에 사용되는 차량을 말한다.
10. "도시철도"라 함은 도시철도법 제 3 조제 1 호의 규정에 도시철도의 운행에 사용되는 차량을 말한다.

11. "고속철도"라 함은 고속철도건설촉진법 제 2 조제 1 항의 고속철도의 운행에 사용되는 차량을 말한다.
12. "선박"이라 함은 교통안전법 제 2 조제 3 호의 규정에 의한 선박류를 말한다.
13. "항공기"라 함은 항공법 제 2 조 제 1 호의 규정에 의한 기기를 말한다.
14. "케이블카"라 함은 삭도·궤도법 제 3 조제 1 항의 삭도사업에 의해 운행되는 차량을 말한다.
15. "특별교통수단"이라 함은 장애인등을 집에서부터 목적지까지의 이동을 지원하기 위해 국가, 지방자치단체 및 교통주무부서에서 운행하는 휠체어 사용자의 승하차가 가능한 차량을 말한다.
16. "운전자"라 함은 교통수단을 조정, 운전하여 승객 및 화물의 이동을 돕는 자를 말한다.
17. "자가운전"이라 함은 장애인들이 직접 승용차의 조종을 통하여 이동을 하는 것을 말한다.

제 3 조 (다른 법률과의 관계)

이 법에서 특별히 정하고 있지 아니한 장애인등의 교통수단 이용 및 이동의 보장을 위한 설비에 관한 사항은 다른 법률이 정하는 바에 따른다.

제 4 조 (교통 이용 및 이동보장의 기본원칙)

교통주관기관 및 운송사업주는 장애인들이 교통수단을 이용하고, 보행하며, 이동할 수 있도록 함에 있어서 안전하고 편리하게 최단시간 내에 이동할 수 있도록 필요한 모든 설비 및 시설을 설치하고 필요한 서비스를 제공하여야 한다.

제 5 조 (차별의 금지)

장애인등은 교통수단의 이용과 보행 및 이동에 있어서 장애인들이 아닌 다른 사람과 다른 어떠한 차별을 받아서도 안 되며, 국가와 지방자치단체는 이러한 차별을 제거하기 위하여 모든 노력과 조치를 강구해야 한다.

제 6 조 (이동권)

장애인등은 장애인들이 아닌 다른 사람들이 이용하는 모든 교통수단을 동등하며 안전하고 편리하게 이용할 수 있어야 하며, 장애인들이 아닌 다른 사람의 도움 없이 안전하고 편리하게 보행할 수 있어야 하며, 이동할 수 있어야 한다. 이를 위하여 정부와 지방자치단체 및 교통주관기관은 장애인의 보행, 대중교통이용, 교통시설이용, 자가운전에 대한 편의를 보장해주어야 하며, 특별교통수단을 도입하여 대중교통 및 자가운전이 어려운 장애인등의 이동을 보장해주어야 한다.

제 7 조 (대상 교통수단)

장애인들이 이용하고 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 설비되어야 할 대상(이하 "교통수단"이라 한다)은 다음 각호의 1 에 해당하는 것으로서 대통령령으로 정하는 것을 말한다.

1. 버스

- 2. 택시
- 3. 철도
- 4. 도시철도
- 5. 고속철도
- 6. 선박
- 7. 항공기
- 8. 케이블카
- 9. 특별교통수단으로 사용되는 차량
- 10. 장애인들이 자가운전을 위하여 이용하는 승용차
- 11. 기타 장애인들이 동등하게 이용하고 안전하고 편리하게 이동하기 위하여 필요한 교통수단 및 그 부대시설

제 8 조 (교통수단의 이용 및 이동보장을 위한 설비의 설치 기준)

- ① 대상 교통수단별로 설치해야 하는 설비의 종류는 대상 교통수단의 규모, 용도 등을 고려하여 대통령령으로 정한다.
- ② 교통수단의 이용 및 이동보장을 위한 설비의 구조, 재질, 검사기준 등에 관한 세부기준("이하 세부기준"이라 한다)은 건설교통부령으로 정한다.
- ③ 교통수단의 이용 및 이동보장을 위한 설비를 설치하였을 경우 이에 대한 안내표시에 관한 사항은 건설교통부령으로 정한다.

제 9 조 (국가 및 지방자치단체의 의무)

- ① 국가 및 지방자치단체는 장애인들이 안전하고 편리하게 대중교통을 이용할 수 있고, 동등하게 교통수단을 이용할 수 있도록 시책 및 예산을 수립해야 하며, 필요한 조치를 취해야 하고, 필요한 계획을 수립해야 한다.
- ② 국가 및 지방자치단체는 장애인들의 이동을 보장하기 위하여 특별교통수단을 도입하고 이의 운영 및 이와 관련한 시책을 수립하여야 한다.
- ③ 국가 및 지방자치단체는 장애인들의 이동을 보장하기 위하여 국가 및 지방자치단체 차원에서의 장기적인 계획과 대책을 수립해야 하며, 이를 위해 장애인이동대책위원회를 구성하여야 한다.
- ④ 국가 및 지방자치단체는 2항과 3항을 위해 필요한 법률, 조례 등을 제정 또는 개정해야 한다.
- ⑤ 국가 및 지방자치단체는 위의 사항을 매년 국회에 보고하여야 한다.

제 10 조 (교통주관기관의 의무)

- ① 교통주관기관은 1년 이내에 장애인들의 이동에 필요한 시책을 수립하기 위하여 관련 법령을 제정 및 개정하여야 하며, 그 내용을 건설교통부장관에게 1년에 1회 이상 보고하여야 한다.
- ② 교통주관기관은 장애인들의 이동에 필요한 예산을 수립하고 이를 집행하여야 하며, 그 내용을 건설교통부장관에게 1년에 1회 이상 보고하여야 한다.
- ③ 교통주관기관은 장애인들의 이동을 보장하기 위하여 대중교통수단을 정비하고 이에 필요한 조치를 해야 하며, 그 내용을 건설교통부장관에게 1년에 1회 이상 보고하여야 한다.
- ④ 교통주관기관은 장애인들의 이동을 보장하기 위하여 특별교통수단을 도입하고 이를 시행하여야 하며, 그 내용을 건설교통부장관에게 1년에 1회 이상 보고하여야 한다.

제 11 조 (운송사업주의 의무)

- ① 국가 및 지방자치단체의 지원을 받는 운송사업주는 대상 교통수단을 운행하거나 교통수단 운행에 이용되는 차량을 새로 구입할 때에는 모든 차량에 장애인들이 항상 대상 교통수단을 안전하고 편리하게 승차할 수 있도록 제 8 조의 규정에 적합하게 필요한 설비를 갖추고 이를 유지관리하여야 한다.
- ② 국가 및 지방자치단체의 지원을 받는 운송사업주는 장애인들이 교통수단을 동등하며 안전하고 편리하게 이용할 수 있도록 차량을 운행하여야 한다.
- ③ 국가 및 지방자치단체의 지원을 받는 운송사업주는 장애인들이 교통수단을 동등하며 안전하고 편리하게 이용할 수 있도록 차량을 운행하는 자에 대한 교육을 매년 1회 이상 실시하여야 하며, 신입 운전자에게 대하여 반드시 장애인들의 이동지원에 대한 교육을 실시하여야 한다.

제 12 조 (교통수단의 이용 및 이동보장을 위한 지도·감독)

- ① 건설교통부 장관은 장애인들의 교통수단의 이용 및 이동 보장에 관한 업무를 총괄한다.
- ② 교통주관기관은 그 소관 대상 교통수단에 대한 운영과 필요한 설비의 설치에 관하여 필요한 지도와 감독을 행하여야 한다.

제 13 조 (설비의 설치 및 운행에 대한 실태조사)

- ① 교통주관기관은 장애인들의 교통수단이용과 이동보장 활성화 정책의 기초자료 확보등을 위하여 교통수단의 필요한 설비의 설치 및 운행에 관한 실태조사를 실시하여야 한다.
- ② 제 1항의 규정에 의한 실태조사의 실시시기, 실시방법에 관한 사항은 건설교통부령으로 정한다.
- ③ 교통주관기관은 제 1항의 규정에 의한 실태조사의 실시에 필요한 한도 내에서 운송사업주에 대하여 필요한 자료제출을 요구할 수 있다.

제 14 조 (계획의 수립, 시행 및 보고)

- ① 교통주관기관은 장애인들의 교통수단 이용 및 이동의 보장을 위한 설비의 설치를 촉진하기 위하여 소관 대상 교통수단에 대한 설비의 설치 및 운행계획을 수립시행하여야 한다.
- ② 제 1항의 규정에 의한 설비의 설치 및 운행계획에는 다음 각호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 대상 교통수단의 설비의 설치 및 운행 실태와 정비 및 운행계획
 2. 대상 교통수단의 정비의 경우 또는 구입등의 경우에 있어서의 필요한 설비의 설치 계획
 3. 대상 교통수단의 운행 및 필요한 설비의 설치 및 운행기준에 관한 홍보 및 교육
 4. 대상 교통수단의 운행 및 필요한 설비의 설치 및 운행을 위한 예산의 수립 및 지원
 5. 기타 건설교통부령으로 정하는 사항
- ③ 교통주관기관은 제 1 항의 규정에 의한 교통수단의 운행계획 및 필요한 설비의 설치계획과 그 시행실적을 대통령령으로 정하는 바에 따라 건설교통부장관에게 제출하여야 한다.
- ④ 건설교통부장관은 제3항의 규정에 의하여 제출된 계획등을 종합하여 필요한 설비의 설치 및 운행에 관한 국가종합계획을 수립하여야 한다.

제 15 조 (필요한 설비 및 운행에 대한 지원)

- ① 국가 및 지방자치단체는 민간 및 운송사업주의 교통수단의 필요한 설비의 설치 및 이동보장을 위한 운행에 따른 부담을 경감하고 설치 및 운행을 촉진하기 위하여 금융지원과 기술지원등 필요한 조치를 강구하여야 한다.
- ② 법인 및 개인이 이 법에서 정하는 설비를 설치하고 장애인등의 이동을 보장하기 위한 교통수단을 운행한 경우에는 당해 설비의 설치에 소요된 금액에 대하여 조세특례제한법, 지방세법 등 조세관계법령이 정하는 바에 의하여 조세를 감면한다.
- ③ 국가 및 지방자치단체는 제 1 항의 금융지원을 위하여 예산을 수립하고 법인 및 개인이 이 법에서 정하는 설비가 설치된 차량의 구입 및 차량의 개조를 할 경우에는 대통령령으로 정하는 한도 내에서 그 소요되는 비용의 일부를 지원해야 한다. 이 경우 국가 및 지방자치단체는 비용의 지원을 위하여 필요한 법령의 제정 및 개정을 하여야 한다.
- ④ 국가 및 지방자치단체는 제 1 항의 기술지원등을 위하여 기술을 연구하고 필요한 기술을 개발하여야 한다.
- ⑤ 국가 및 지방자치단체는 장애인들이 이용할 수 있는 교통수단의 보급 및 이동권을 보장을 촉진하기 위하여 다음의 각호의 1 에 해당하는 자에 대하여 필요한 자금을 예산의 범위 안에서 보조하거나 융자할 수 있다.
 1. 건설교통부장관이 정하는 장애인들이 이용할 수 있는 자동차 가운데 이 법에서 정하는 대중교통용 자동차를 구입하고자 하는 자
 2. 건설교통부장관이 정하는 장애인들이 이용할 수 있는 자동차에 장애인들이 승하차 및 착석할 수 있는 설비 및 시설을 설치하고자 하는 자

제 16 조 (연구 개발의 촉진등)

- ① 국가 및 지방자치단체는 장애인등의 교통수단 이용 및 이동보장에 관한 연구개발을 촉진하기 위한 시책을 강구하여야 한다.
- ② 건설교통부장관은 장애인등의 교통수단 이용과 이동보장의 원활한 추진을 위하여 필요한 설비의 설치 및 검사기준에 관한 지침서 및 장애인들이 이용할 수 있는 차량의 운행에 관한 지침서를 작성하여 보급하여야 한다.
- ③ 국가 및 지방자치단체는 제 1 항 및 제 2 항의 규정을 위하여 필요한 예산을 수립하여야 한다.

- ④ 이 법에서 정한 연구개발의 촉진을 위한 시기와 방법은 대통령령으로 정한다.

제 17 조 (버스)

- ① 정기적으로 운행하는 버스는 장애인들이 승하차할 수 있는 탑승설비를 갖추어야 한다.
- ② 정기적으로 운행하는 버스는 장애인들이 착석할 수 있는 좌석설비를 갖추어야 한다.
- ③ 정기적으로 운행하는 버스는 장애인들이 편리하고 안전하게 이용할 수 있는 설비를 갖추어야 하며, 휠체어를 사용하는 장애인이 탑승할 경우 휠체어를 고정할 수 있는 설비를 갖추어야 한다.
- ④ 정기적으로 운행하는 버스는 장애인들이 이용할 수 있는 멈춤 요청 장치를 설치하여야 한다.
- ⑤ 정기적으로 운행하는 버스는 장애인과 동행하는 동행인 1 인에 대하여 요금을 할인해야 한다.
- ⑥ 정기적으로 운행하는 버스는 장애인들이 안전하고 편리하게 이용할 수 있도록 충분히 승하차 시간을 제공하여야 한다.
- ⑦ 국가 및 지방자치단체는 장애인들이 승하차할 수 있는 탑승설비를 갖춘 버스가 정차할 수 있도록 교통시설을 정비하여야 한다.
- ⑧ 교통주관기관은 해당 관할 지역 안에서 운행하는 자동차 중 장애인들이 이용할 수 있는 설비를 갖추지 아니한 자동차의 소유자에 대해 자동차를 이 법에서 정하는 자동차로 전환하거나 당해 자동차에 건설교통부장관이 정하는 장애인들의 탑승설비를 부착하도록 권고하여야 한다.
- ⑨ 제 1 항, 제 2 항, 제 3 항, 제 4 항, 제 7 항에 규정한 설비에 대한 세부기준은 대통령령으로 정한다.
- ⑩ 장애인들이 이용할 수 있는 버스의 운행 시기와 방법은 대통령령으로 정한다.

제 18 조 (택시에 대한 이용의 보장)

- ① 국가 및 지방자치단체에서 허가한 택시의 일정비율은 휠체어를 사용하는 장애인이 휠체어를 사용하면서 승하차할 수 있는 탑승설비를 갖추어야 한다.
- ② 제 1 항의 규정에 따른 택시는 휠체어를 사용하는 장애인이 휠체어를 사용하면서 착석할 수 있는 좌석설비를 갖추어야 하며, 이 경우 휠체어를 고정할 수 있는 설비를 갖추어야 한다.
- ③ 제 1 항의 규정에 따른 택시는 휠체어를 사용하는 장애인이 편리하고 안전하게 이용할 수 있는 설비를 갖추어야 한다.
- ④ 제 1 항의 규정에 따른 택시의 경우 휠체어를 사용하는 승객에 대해서 택시 요금의 일정비율을 할인해 줄 수 있다. 이 경우 부족한 부분의 요금에 대한 지원의 범위와 방법은 대통령령으로 정한다.
- ⑤ 국가 및 지방자치단체는 개인 및 법인의 운송사업주가 제 1 항의 규정에 따른 택시를 운행할 경우 금융지원, 기술지원, 조세감면등을 지원해야 하며, 개인에게는 개인택시 면허취득의 경우에 가산점을 줄 수 있다.
- ⑥ 국가 및 지방자치단체는 개인 및 법인이 제 1 항의 규정에 따른 택시를 운행하고자 할 경우 해당지역의 운영 택시의 수와는 별도로 택시의 운영을 허락해야 한다. 단, 그 비율은 지방자치단체의 조례로 정한다.
- ⑦ 제 1 항, 제 2 항, 제 3 항에 규정한 설비에 대한 세부기준과 제 5 항의 지원에 대한 규정은 대통령령으로 정한다.

⑥ 휠체어를 사용하는 장애인이 이용할 수 있는 택시의 운행 시기와 방법은 대통령령으로 정한다.

제 19 조 (철도에 대한 이용의 보장)

- ① 정기적으로 운행하는 철도의 차량은 장애인들이 승하차할 수 있는 탑승설비를 갖추어야 한다.
- ② 정기적으로 운행하는 철도의 차량은 장애인들이 착석할 수 있는 좌석설비를 갖추어야 하며, 휠체어를 사용하는 장애인이 탑승할 경우 휠체어를 고정할 수 있는 설비를 갖추어야 한다.
- ③ 정기적으로 운행하는 철도의 차량은 장애인들이 편리하고 안전하게 이용할 수 있는 설비를 갖추어야 한다.
- ④ 정기적으로 운행하는 철도의 차량에는 장애인들이 이용할 수 있는 화장실을 설치하여야 한다.
- ⑤ 정기적으로 운행하는 철도는 장애인과 동행하는 동행인 1인에 대하여 요금을 할인해야 한다.
- ⑥ 제 1 항 내지 제 5 항에 대한 세부기준은 대통령령으로 정한다.
- ⑦ 장애인들이 이용할 수 있는 철도의 차량의 운행 시기와 방법은 대통령령으로 정한다.

제 20 조 (도시철도에 대한 이용의 보장)

- ① 정기적으로 운행하는 도시철도의 차량은 장애인들이 편리하게 승하차할 수 있는 탑승설비를 갖추어야 한다.
- ② 정기적으로 운행하는 도시철도의 차량은 장애인들이 착석할 수 있는 좌석설비를 갖추어야 하며, 휠체어를 사용하는 장애인이 탑승할 경우 휠체어를 고정할 수 있는 설비를 갖추어야 한다.
- ③ 정기적으로 운행하는 도시철도의 차량은 장애인들이 편리하고 안전하게 이용할 수 있는 설비를 갖추어야 한다.
- ④ 제 1 항, 제 2 항, 제 3 항에 규정한 설비에 대한 세부기준은 대통령령으로 정한다.
- ⑤ 장애인들이 이용할 수 있는 도시철도의 차량의 운행 시기와 방법은 대통령령으로 정한다.

제 21 조 (고속철도에 대한 이용의 보장)

- ① 정기적으로 운행하는 고속철도의 차량은 장애인들이 승하차할 수 있는 탑승설비를 갖추어야 한다.
- ② 정기적으로 운행하는 고속철도의 차량은 장애인들이 착석할 수 있는 좌석설비를 갖추어야 하며, 휠체어를 사용하는 장애인이 탑승할 경우 휠체어를 고정할 수 있는 설비를 갖추어야 한다.
- ③ 정기적으로 운행하는 고속철도의 차량은 장애인들이 편리하고 안전하게 이용할 수 있는 설비를 갖추어야 한다.
- ④ 정기적으로 운행하는 고속철도의 차량에는 장애인들이 이용할 수 있는 화장실을 설치하여야 한다.
- ⑤ 정기적으로 운행하는 고속철도는 장애인과 동행하는 동행인 1인에 대하여 요금을 할인해야 한다.
- ⑥ 제 1 항, 제 2 항, 제 3 항, 제 4 항에 규정한 설비에 대한 세부기준은 대통령령으로 정한다.

⑦ 장애인들이 이용할 수 있는 고속철도의 차량의 운행 시기와 방법은 대통령령으로 정한다.

제 22 조 (자가운전)

- ① 국가 및 교통주관기관은 장애인들이 자가운전을 통하여 안전하고 편리하게 이용할 수 있도록 필요한 시책을 강구하여야 한다.
- ② 국가 및 교통주관기관은 장애인들이 자가운전을 할 수 있도록 이에 필요한 면허제도의 정비, 운전 장치의 개발, 차량의 개발을 촉진하여야 한다.
- ③ 국가 및 교통주관기관은 장애인들이 자가운전에 필요한 차량을 개조할 수 있도록 기술 및 금융상의 지원을 하여야 한다.
- ④ 자동차를 생산하고 판매하는 자는 장애인들의 자가운전에 필요한 운전장치를 개발하고 차량을 개발하여야 한다.

제 23 조 (특별교통수단)

- ① 국가 및 지방자치단체는 대중 교통수단을 이용할 수 없는 장애인의 이동보장을 위하여 특별교통수단을 도입하여야 한다.
- ② 특별교통수단의 종류는 다음 각호의 사항이 포함된다.
 - 1. 집에서부터 목적지까지 이동을 지원하는 도어 투 도어(Door to Door Service) 이동수단
 - 2. 정기적으로 정해진 노선을 이동하는 순회 이동수단
 - 3. 제 1 항과 제 2 항의 규정이 병행하여 이동을 지원하는 이동수단
- ③ 국가 및 지방자치단체는 특별교통수단을 운행하기 위하여 이동지원센터를 설립하고 운영하여야 한다.
- ④ 특별교통수단에 사용되는 차량은 제 17 조(버스) 및 제 19 조(택시)에서 규정한 휠체어를 사용하는 장애인의 이용을 위한 설비를 설치하여야 한다. 차량의 종류와 설비의 설치기준은 대통령령으로 정한다.
- ⑤ 특별교통수단의 운행 시기와 방법은 대통령령으로 정한다.

제 24 조 (장애인이동정책위원회)

- ① 국가 및 지방자치단체는 장애인들의 교통수단 이용과 이동보장을 위한 정책수립과 계획을 위하여 장애인이동정책위원회(이하 "위원회"라 한다)를 국무총리산하에 구성하여야 한다.
- ② 위원회는 다음의 각호에 해당하는 업무를 수행한다.
 - 1. 위원회는 국가 및 지방자치단체의 장애인들의 교통수단 이용과 이동보장을 위한 국가적 차원에서의 계획을 수립한다.
 - 2. 위원회는 장애인들의 교통수단 이용과 이동보장을 위하여 국가의 유관부처의 계획에 대한 심사를 하며 시행결과에 대한 보고를 받는다..

3. 위원회는 유관부처의 계획 및 시행결과가 장애인들의 교통수단 이용과 이동을 효과적으로 보장해 주지 못하고 있다고 판단할 경우 유관부처장에게 대한 시정명령. 이 경우 시정명령을 받는 해당 유관부처장은 시정명령을 일정한 기간 내에 시정하여야 하며, 시정기간은 대통령령으로 정한다.

4. 위원회는 장애인들의 교통수단 이용과 이동보장을 위하여 국가 및 지방자치단체에 예산 수립을 요구할 수 있으며, 이 경우 국가 및 지방자치단체는 특별한 사유가 없는 한 위원회에서 요구한 예산을 수립해야 한다.

④ 위원회는 다음의 각호에 해당하는 자들로 구성된다.

1. 국무총리

2. 유관부처의 장

3. 관련 분야의 교수 및 전문가

4. 장애인

5. 단, 장애인은 위원회의 구성원의 과반수 이상을 차지해야 한다.

⑤ 위원회의 구성 및 운영에 대한 시기와 방법은 대통령령으로 정한다.

제 25 조 (예산의 수립 및 시행)

국가 및 지방자치단체는 이 법의 조속하고 원활한 시행을 위하여 필요한 예산을 수립하여야 한다.

제 26 조 (자료제출 요구 및 검사)

① 건설교통부장관과 교통주관기관은 운송사업주에게 장애인들이 이용할 수 있는 차량의 설비의 설치와 운행에 관련된 자료의 제출을 요구하거나 소속공무원 또는 건설교통부장관과 교통주관기관장이 권한을 위임한 개인 및 단체로 하여금 차량의 설비의 설치 및 운행의 세부기준에의 적합성 여부에 관하여 검사하게 할 수 있다.

② 제 1 항의 규정에 의하여 검사를 하는 자는 그 권한을 표시하는 증표를 지니고 이를 관계인에게 내보여야 한다.

제 27 조 (국민의 고발권)

① 대한민국 국민(이하 "국민"이라 한다)은 운송사업주 및 교통주관기관이 이 법의 규정에 위반한 경우에는 건설교통부장관에게 해당 운송사업주 및 교통주관기관을 고발할 수 있다. 이 경우 고발을 접수한 건설교통부장관은 제 28 조의 규정에 의거한 시정명령을 해당 운송사업주 및 교통주관기관에게 명해야 한다.

② 국민은 건설교통부장관이 이 법의 규정에 위반한 경우에는 위원회에 건설교통부장관을 고발할 수 있다. 이 경우 고발을 접수한 위원회는 제 28 조의 규정에 의거한 시정명령을 건설교통부장관에게 명해야 한다.

③ 국민은 제 2 항에 따른 위원회의 결정에 이의가 있을 경우 행정소송을 제기할 수 있다

④ 국민의 고발의 절차와 방법은 대통령령으로 정한다.

제 28 조 (시정명령등)

① 건설교통부장관은 대상 교통수단이 이 법의 규정에 위반한 경우 또는 제 27 조제 1 항의 규정에 의한 고발을 접수한 경우에는 해당 운송사업주 및 교통주관기관장에게 대통령령이 정하는 바에 따라 기간을 정하여 이 법에 적합하도록 차량의 설비의 설치, 운행 및 개선 등 필요한 조치를 명할 수 있다.

② 위원회는 건설교통부장관이 이 법의 규정에 위반한 경우 또는 제 27 조제 2 항의 규정에 의한 고발을 접수한 경우에는 건설교통부장관에게 시정조치를 취할 것을 명할 수 있다.

제 29 조 (벌칙)

① 제 8 조제 1 항의 규정에 위반한 자로서 제 28 조제 1 항의 규정에 의한 시정명령을 받고 시정 기간 내에 이를 이행하지 아니한 운송사업주는 1 천만원이하의 벌금에 처한다.

② 제 10 조의 규정에 위반한 교통주관기관으로서 제 28 조제 1 항의 시정명령을 받고 시정기간내에 이를 이행하지 아니할 경우 건설교통부장관은 당해 중앙행정기관 또는 자치단체의 비용부담으로 대집행하거나 행정 재정상 필요한 조치를 해야 한다. 이 경우 행정대집행에 관하여는 행정대집행법을 준용한다.

③ 이 법의 규정을 위반한 건설교통부장관이 제 28 조제 2 항의 시정명령을 받고 시정기간 내에 이를 이행하지 아니할 경우 국가는 건설교통부의 비용부담으로 대집행하거나 행정 재정상 필요한 조치를 해야 한다. 이 경우 행정대집행에 관하여는 행정대집행법을 준용한다.

제 30 조 (양벌규정)

운송사업주로서 법인의 대표자 또는 법인이나 개인의 대리인사용인 기타 종업원이 그 법인 또는 개인의 업무에 관하여 제 29 조의 위반행위를 한 때에는 행위자를 벌하는 외에 그 법인 또는 개인에 대하여도 동조의 벌금형을 과한다.

제 31 조 (과태료)

① 다음 각호의 1 에 해당하는 자는 200 만원이하의 과태료에 처한다.

1. 제 8 조제 2 항의 규정에 의한 세부기준의 설치를 이행하지 아니한 자로서 제 28 조제 1 항의 규정에 의한 시정명령을 받고 시정기간내에 이를 이행하지 아니한 자

2. 정당한 사유없이 제 13 조제 3 항 및 제 26 조제 1 항의 규정에 의한 자료제출 요구에 불응하거나 허위의 자료를 제출한 자 또는 검사를 거부, 기피, 방해한 자 -일부 법 조항 정정

② 제 1 항의 규정에 의한 과태료는 교통주관기관이 부과징수하되, 과태료를 부과하는 위반행위의 중별과 위반정도에 따른 과태료의 금액, 과태료의 부과징수절차, 기타 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

③ 제 1 항의 규정에 의한 과태료 처분에 불복이 있는 자는 그 처분의 고지를 받은 날로부터 30 일 이내에 당해 부과자에게 이의를 제기할 수 있다.

④ 제 1 항의 규정에 의한 과태료 처분을 받은 자가 제 3 항의 규정에 의하여 이의를 제기한 경우에는 당해 부과권자는 지체없이 관할법원에 그 사실을 통보하여야 하며, 그 통보를 받은 관할법원은 비송사건절차법에 의한 과태료의 재판을 한다.

⑤ 제 3 항의 규정에 의한 기간내에 이의를 제기하지 아니하고 과태료를 납부하지 아니한 경우에는 국세 또는 지방세체납처분의 예에 의하여 이를 징수한다.

제 32 조 (권한의 위임 및 위탁)

이 법에 의한 건설교통부장관의 권한은 그 일부를 대통령령이 정하는 바에 의하여 시, 도지사에게 위임하거나 국가, 건설교통부장관 및 지방자치단체의 허가를 받아 설립된 법인 또는 국가, 건설교통부장관 및 지방자치단체에 등록한 비영리민간단체에게 위탁할 수 있다.

<부칙>

제 1 조 (시행일)

이 법은 공포후 즉시 시행한다.

제 2 조 (설비의 설치 및 운영에 관한 경과조치)

① 이 법 시행전에 운영된 대상 교통수단중 대통령령이 정하는 것은 이 법 시행일로부터 2 년이상 10 년내의 범위안에서 대통령령이 정하는 바에 따라 필요한 설비를 갖추거나 운영하여야 한다.

제 3 조 (다른 법률의 개정) 조세특례제한법중 다음과 같이 개정한다.

① 제 25 조(특정설비투자에 대한 세액공제) 제 1 항제 9 호를 다음과 같이 개설했다.

9. 장애인,노인,임산부등의교통수단이용및이동보장에관한법률에 의한 교통수단 및 그 부대설비(단, 본문의 기간 적용 배제)-본문에는 내년까지만 적용

② 제 106 조(부가가치세의 면제 등) 제 1 항제 11 호를 다음과 같이 신설한다.

11.장애인,노인,임산부등의교통수단이용및이동보장에관한법률에 의한 설비를 갖춘 교통수단

③ 제 120 조(취득세의 면제 등) 제 1 항제 19 호를 다음과 같이 신설한다.

19. 장애인,노인,임산부등의교통수단이용및이동보장에관한법률에 의한 설비를 갖춘 교통수단



부록 - 장애인·노인·임산부등의편의증진보장에관한법률

장애인·노인·임산부등의편의증진보장에관한법률

제 1 조 (목적)

이 법은 장애인·노인·임산부등이 생활을 영위함에 있어 다른 사람의 도움없이 안전하고 편리하게 시설 및 설비를 이용하고 정보에 접근하도록 보장함으로써 이들의 사회활동참여와 복지증진에 이바지함을 목적으로 한다.

제 2 조 (정의)

이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

1. "장애인"이라 함은 장애인·노인·임산부등 생활을 영위함에 있어 이동과 시설이용 및 정보에의 접근등에 불편을 느끼는 자를 말한다.
2. "편의시설"이라 함은 장애인들이 생활을 영위함에 있어 이동과 시설이용의 편리를 도모하고 정보에의 접근을 용이하게 하기 위한 시설과 설비를 말한다.
3. "시설주"라 함은 이 법에서 정하는 대상시설의 소유자 또는 관리자(당해 대상시설에 대한 별도의 관리의무자가 있는 경우에 한한다)를 말한다.
4. "시설주관기관"이라 함은 편의시설의 설치 및 운영에 관하여 지도와 감독을 행하는 중앙행정기관의 장과 특별시장·광역시장·도지사(이하 "시·도지사"라 한다) 및 시장·군수·구청장(자치구의 구청장에 한한다. 이하 같다)을 말한다.
5. "도로"라 함은 도로법 제 2 조 및 제 3 조의 규정에 의한 도로 및 그 부속물과 지하도로의 구조 및 설치에 관한 건설교통부령에서 규정하고 있는 지하도로를 말한다.
6. "공원"이라 함은 자연공원법 제 2 조제 1 호의 규정에 의한 자연공원 및 동조제 7 호의 규정에 의한 공원시설과 도시공원법 제 2 조제 1 호의 규정에 의한 도시공원 및 동조제 2 호의 규정에 의한 공원시설을 말한다.
7. "공공건물 및 공중이용시설"이라 함은 불특정다수인이 이용하는 건축물, 시설 및 부대시설로서 대통령령으로 정하는 건물 및 시설을 말한다.
8. "공동주택"이라 함은 주택건설촉진법 제 3 조제 3 호의 규정에 의한 공동주택을 말한다.
9. "교통수단"이라 함은 자동차관리법 제 2 조제 1 호의 규정에 의한 자동차, 철도법 제 2 조제 1 항의 규정에 의한 철도의 운행에 사용되는 차량 및 도시철도법 제 3 조제 1 호의 규정에 의한 도시철도의 운행에 사용되는 차량을 말한다.
10. "통신시설"이라 함은 전기통신기본법 제 2 조제 2 호의 규정에 의한 전기통신설비와 우편법 제 13 조의 규정에 의한 우편물등 통신을 이용하는데 필요한 시설을 말한다.

제 3 조 (편의시설 설치의 기본원칙)

시설주는 장애인들이 공공건물 및 공중이용시설을 이용함에 있어 가능한 최단거리로 이동할 수 있도록 편의시설을 설치하여야 한다.

제 4 조 (접근권)

장애인은 인간으로서의 존엄과 가치 및 행복을 추구할 권리를 보장받기 위하여 장애인들이 아닌 사람들이 이용하는 시설과 설비를 다른 사람의 도움없이 동등하게 이용하고 장애인들이 아닌 사람이 접근할 수 있는 정보에 다른 사람의 도움없이 자유롭게 접근할 수 있는 권리를 가진다.

제 5 조 (다른 법률과의 관계)

이 법에서 특별히 정하고 있지 아니한 편의시설에 관한 사항은 다른 법률이 정하는 바에 따른다.

제 6 조 (국가 및 지방자치단체의 의무)

국가 및 지방자치단체는 장애인들이 생활을 영위함에 있어 안전하고 편리하게 시설 및 설비를 이용하고 정보에 접근할 수 있도록 각종 시책을 마련하여야 한다.

제 7 조 (대상시설)

편의시설을 설치하여야 하는 대상(이하 "대상시설"이라 한다)은 다음 각호의 1 에 해당하는 것으로서 대통령령으로 정하는 것을 말한다.

1. 도로
2. 공원
3. 공공건물 및 공중이용시설
4. 공동주택
5. 교통수단
6. 통신시설
7. 기타 장애인들의 편의를 위하여 편의시설의 설치가 필요한 건물·시설 및 그 부대시설

제 8 조 (편의시설의 설치기준)

- ① 대상시설별로 설치하여야 하는 편의시설의 종류는 대상시설의 규모, 용도등을 고려하여 대통령령으로 정한다.
- ② 편의시설의 구조·재질등에 관한 세부기준(이하 "세부기준"이라 한다)은 보건복지부령으로 정한다. 이 경우 편의시설에 대한 안내표시에 관한 사항을 함께 정할 수 있다.<개정 1999.1.21>

제 9 조 (시설주의 의무)

- ① 시설주는 대상시설을 설치하거나 대통령령이 정하는 주요부분(용도변경을 포함한다)을 변경하는 때에는 장애인들이 항상 대상시설을 편리하게 이용할 수 있도록 편의시설을 제 8 조의 규정에 적합하게 설치하고 이를 유지·관리하여야 한다.<개정 1999.1.21>
- ② 삭제<1999.1.21>

제 10 조 (편의시설에 관한 지도·감독)

- ① 보건복지부장관은 편의시설의 설치·운영에 관한 업무를 총괄한다.
- ② 시설주관기관은 그 소관 대상시설에 대한 편의시설의 설치·운영에 관하여 필요한 지도와 감독을 행하여야 한다.

제 11 조 (실태조사)

- ① 시설주관기관은 편의시설 활성화 정책의 기초자료 확보등을 위하여 편의시설 설치에 관한 실태조사를 실시하여야 한다.
- ② 제 1 항의 규정에 의한 실태조사의 실시시기, 실시방법등에 관한 사항은 보건복지부령으로 정한다.
- ③ 시설주관기관은 제 1 항의 규정에 의한 실태조사의 실시예 필요한 한도내에서 시설주에 대하여 필요한 자료제출을 요구할 수 있다.

제 12 조 (설치계획의 수립·시행 및 보고)

- ① 시설주관기관은 편의시설 설치를 촉진하기 위하여 소관 대상시설에 대한 편의시설설치계획을 수립·시행하여야 한다.
- ② 제 1 항의 규정에 의한 편의시설설치계획에는 다음 각호의 사항이 포함되어야 한다.
 1. 대상시설의 편의시설 설치실태 및 정비계획
 2. 대상시설의 건축·대수선·용도변경의 경우 또는 교통수단 구입등의 경우에 있어서의 편의시설설치계획
 3. 대상시설 및 편의시설 설치기준에 관한 홍보
 4. 기타 보건복지부령으로 정하는 사항
- ③ 시설주관기관은 제 1 항의 규정에 의한 편의시설 설치계획과 그 시행실적을 대통령령이 정하는 바에 따라 보건복지부장관에게 제출하여야 한다.
- ④ 보건복지부장관은 제 3 항의 규정에 의하여 제출된 계획등을 종합하여 편의시설 설치에 관한 국가종합계획을 수립하여야 한다.

제 13 조 (설치의 지원)

- ① 국가 및 지방자치단체는 민간의 편의시설 설치에 따른 부담을 경감하고 설치를 촉진하기 위하여

금융지원과 기술지원등 필요한 조치를 강구하여야 한다.

②법인 및 개인이 이 법에서 정하는 편의시설을 설치한 경우에는 당해 시설의 설치에 소요된 금액에 대하여 조세감면규제법, 지방세법등 조세관계법령이 정하는 바에 의하여 조세를 감면한다.

제 14 조 (연구개발의 촉진등)

①국가 및 지방자치단체는 편의시설에 관한 연구개발을 촉진하기 위한 시책을 강구하여야 한다.

②보건복지부장관은 편의시설 설치사업의 원활한 추진을 위하여 편의시설 상세표준도를 작성하여 이를 보급하여야 한다. 이 경우 건축물에 대한 편의시설 상세표준도는 해당 편의시설에 관하여 건축법 제 19 조제 4 항의 규정에 의한 표준설계도서로 본다.

제 15 조 (적용의 완화)

①시설주는 다음 각호의 1 에 해당하는 경우로서 제 8 조제 2 항의 세부기준에 적합한 편의시설의 설치가 곤란하거나 불합리한 경우에는 세부기준을 완화한 별도의 기준을 정하고 시설주관기관의 승인을 얻어 이에 따라 편의시설을 설치할 수 있다.

1. 세부기준에 적합한 편의시설의 설치가 구조적으로 곤란한 경우
2. 세부기준에 적합하게 편의시설을 설치할 경우 안전관리에 중대한 위험을 초래할 우려가 있는 경우
3. 대상시설의 용도 및 주변여건에 비추어 세부기준을 완화하여 적용하는 것이 적합하다고 인정되는 경우
4. 기타 대통령령으로 정하는 경우

②시설주관기관은 제 1 항의 규정에 의한 승인을 함에 있어 장애인등의 이용에 불편이 없도록 하여야 한다.

③제 1 항 및 제 2 항의 규정에 의한 승인의 절차 기타 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제 16 조 (시설이용상의 편의제공)

①장애인등의 이용이 많은 공공건물 및 공중이용시설의 시설주는 휠체어·점역안내책자등을 비치하여 장애인등이 당해 시설을 편리하게 이용할 수 있도록 하여야 한다.

②제 1 항의 규정에 의하여 휠체어·점역안내책자등을 비치하여야 하는 공공건물 및 공중이용시설의 범위와 휠체어·점역안내책자등 비치하여야 할 용품의 종류등에 관한 사항은 보건복지부령으로 정한다.

③제 1 항의 규정에 의한 휠체어·점역안내책자등의 이용료는 무료를 원칙으로 하되 수리에 소요되는 비용등을 감안하여 실비로 할 수 있다

제 17 조 (장애인전용주차구역등)

①공공건물 및 공중이용시설의 시설주는 주차장법령이 정하는 설치비용에 따라 장애인전용주차구역을 설치하여야 한다.

②시장·군수·구청장은 장애인의 신청이 있는 경우 운전자가 장애인이거나 장애인을 승차시키기 위한 자동차임을 식별하는 표식을 발급하여야 한다.

③누구든지 제 2 항의 규정에 의한 표식이 부착되지 아니한 자동차를 장애인전용주차구역에 주차하여서는 아니된다.

제 18 조 (편의시설설치촉진기금의 설치)

보건복지부장관은 편의시설설치를 촉진하기 위한 사업을 수행하기 위하여 편의시설설치촉진기금(이하 "기금"이라 한다)을 설치한다.

제 19 조 (기금의 재원)

①기금은 다음 각호의 재원으로 조성한다.

1. 정부 또는 정부외의 자로부터의 출연금 또는 기부금
2. 제 28 조의 규정에 의한 이행강제금징수액의 100 분의 50
3. 기금의 운용에 의하여 생기는 수익금

②정부외의 자가 기금에 출연 또는 기부한 금액에 대하여는 조세감면규제법·지방세법 기타 조세관계법령이 정하는 바에 의하여 소득계산의 특례를 적용한다.

제 20 조 (기금의 용도)

기금은 다음 각호의 사업에 사용한다.

1. 편의시설 상세표준도의 작성등 연구개발사업

2. 편의시설 설치등과 관련한 기술지원사업

3. 편의시설에 관한 교육 및 홍보사업

4. 편의시설 설치에 필요한 자금의 융자 및 보조사업

5. 기타 보건복지부장관이 편의시설설치촉진등과 관련하여 필요하다고 인정하는 사업

제 21 조 (기금의 운용·관리)

①기금은 보건복지부장관이 운용·관리하되, 그 운용·관리에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

②제 1 항의 기금에 대하여는 공공자금관리기금법 제 5 조의 규정은 이를 적용하지 아니한다.

제 22 조 (자료제출 요구 및 검사)

①보건복지부장관과 시설주관기관은 시설주에게 편의시설의 설치 및 운영에 관련된 자료의 제출을 요구하거나 소속공무원으로 하여금 편의시설설치 및 설치된 편의시설의 세부기준에의 적합성 여부에 관하여 검사하게 할 수 있다.

②제 1 항의 규정에 의하여 검사를 하는 자는 그 권한을 표시하는 증표를 지니고 이를 관계인에게 내보여야 한다.

제 23 조 (시정명령등)

①시설주관기관은 대상시설이 이 법의 규정에 위반한 경우에는 해당 시설주에게 대통령령이 정하는 바에 따라 기간을 정하여 이 법에 적합하도록 편의시설의 설치 및 개선등 필요한 조치를 명할 수 있다.

②보건복지부장관은 시설주관기관에게 소관 대상시설에 대한 편의시설의 설치 및 개선등 시정조치를 취할 것을 요청할 수 있으며 시설주관기관은 특별한 사유가 없는 한 이에 응하여야 한다.

제 24 조

삭제<1997.12.13>

제 25 조 (벌칙)

제 9 조제 1 항의 규정에 위반한 자로서 제 23 조제 1 항의 규정에 의한 시정명령을 받고 시정기간내에 이를 이행하지 아니한 자는 5백만원이하의 벌금에 처한다.

제 26 조 (양벌규정)

법인의 대표자 또는 법인이나 개인의 대리인·사용인 기타 종업원이 그 법인 또는 개인의 업무에 관하여 제 25 조의 위반행위를 한 때에는 행위자를 벌하는 외에 그 법인 또는 개인에 대하여도 동조의 벌금형을 과한다.

제 27 조 (과태료)

①다음 각호의 1 에 해당하는 자는 200 만원이하의 과태료에 처한다.<개정 1999.1.21>

1. 제 16 조제 1 항의 규정에 의한 휠체어·점역안내책자등을 비치하지 아니한 자로서 제 23 조제 1 항의 규정에 의한 시정명령을 받고 시정기간내에 이를 이행하지 아니한 자
2. 정당한 사유없이 제 11 조제 3 항 및 제 22 조제 1 항의 규정에 의한 자료제출 요구에 불응하거나 허위의 자료를 제출한 자 또는 검사를 거부·기피·방해한 자

②제 17 조제 3 항의 규정에 위반하여 장애인자동차표식을 부착하지 아니한 자동차를 장애인전용주차구역에 주차한 자는 20 만원이하의 과태료에 처한다.

③제 1 항 및 제 2 항의 규정에 의한 과태료는 시설주관기관이 부과·징수하되, 과태료를 부과하는 위반행위의 종별과 위반정도에 따른 과태료의 금액, 과태료의 부과·징수절차 기타 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.<개정 1999.1.21>

④제 1 항 및 제 2 항의 규정에 의한 과태료 처분에 불복이 있는 자는 그 처분의 고지를 받은 날부터 30 일 이내에 당해 부과자에게 이의를 제기할 수 있다.

⑤제 1 항 및 제 2 항의 규정에 의한 과태료 처분을 받은 자가 제 4 항의 규정에 의하여 이의를 제기한 경우에는 당해 부과자는 지체없이 관할법원에 그 사실을 통보하여야 하며, 그 통보를 받은 관할법원은 비송사건절차법에 의한 과태료의 재판을 한다.

⑥제 4 항의 규정에 의한 기간내에 이의를 제기하지 아니하고 과태료를 납부하지 아니한 경우에는 국세 또는 지방세체납처분의 예에 의하여 이를 징수한다.

제 28 조 (이행강제금)

①시설주관기관은 제 23 조제 1 항의 규정에 의하여 시정명령을 받은 후 시정기간내에 당해 시정명령을

이행하지 아니한 시설주에 대하여 편의시설 설치비용등을 고려하여 3 천만원이하의 이행강제금을 부과한다.

②제 1 항의 규정에 의하여 이행강제금을 부과하는 위반행위의 종별과 위반정도에 따른 금액 기타 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

③시설주관기관은 제 1 항의 규정에 의한 이행강제금을 부과하기 전에 제 1 항의 규정에 의한 이행강제금을 부과·징수한다는 뜻을 미리 문서로써 계고하여야 한다.

④시설주관기관은 제 1 항의 규정에 의한 이행강제금을 부과하는 경우에는 이행강제금의 금액·부과사유·납부기한 및 수납기관·이의제기방법 및 이의제기기관등을 명시한 문서로써 행하여야 한다.

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

⑥시설주관기관은 제 23 조제 1 항의 규정에 의하여 시정명령을 받은 자가 시정명령을 이행하는 경우에는 새로운 이행강제금의 부과를 즉시 중지하되, 이미 부과된 이행강제금은 이를 징수하여야 한다.

⑦제 27 조제 4 항 내지 제 6 항의 규정은 이행강제금의 징수 및 이의절차에 관하여 이를 준용한다.

⑧제 1 항의 규정에 의한 이행강제금징수액의 100 분의 50 은 부과권자가 사용하되, 다음 각호의외 용도로는 사용할 수 없다.

1. 편의시설에 관한 교육 및 홍보사업
2. 편의시설 설치비용의 용자 또는 보조사업
3. 기타 보건복지부장관이 장애인등의 생활편의증진과 관련하여 필요하다고 인정하는 사업

⑨제 8 항의 규정에 의한 사용의 절차 기타 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

⑩이행강제금의 부과권자는 보건복지부령이 정하는 바에 따라 이행강제금으로 징수한 금액의 운용계획을 수립·시행하여야 한다.

제 29 조 (권한의 위임·위탁)

이 법에 의한 보건복지부장관의 권한은 그 일부를 대통령령이 정하는 바에 의하여 시·도지사에게 위임하거나 보건복지부장관의 허가를 받아 설립된 법인에게 위탁할 수 있다.

부칙 <제 5332 호,1997-04-10>제 1 조 (시행일)

이 법은 공포후 1 년이 경과한 날부터 시행한다.

제 2 조 (편의시설설치에 관한 경과조치)

①이 법 시행당시 종전의 장애인복지법 제 33 조의 규정을 적용하여 건축허가신청등 대상시설의 설치·변경을 위한 행정절차가 진행중이거나 시공중인 대상시설에 대한 편의시설의 설치에 관하여는 종전의 장애인복지법 제 33 조의 규정을 적용한다.

②이 법 시행전에 설치된 대상시설중 대통령령이 정하는 것은 이 법 시행일부터 2 년이상 7 년내의 범위안에서 대통령령이 정하는 바에 따라 편의시설을 설치하여야 한다. 다만, 이 경우에 대상시설의 시설주에게 지나친 부담이 되지 아니하도록 배려하여야 한다.

③제 2 항의 규정을 위반한 시설주에 대하여 제 23 조·제 25 조 및 제 28 조의 규정을 준용한다.

제 3 조 (다른 법률의 개정)

①기금관리기본법중 다음과 같이 개정한다.

별표에 제 122 호를 다음과 같이 신설한다.

122. 장애인·노인·임산부등의편의증진보장에관한법률

②장애인복지법중 다음과 같이 개정한다.

제 33 조제 2 항 내지 제 5 항을 각각 삭제한다.

제 57 조제 3 호를 삭제한다.

부칙 <제 5453 호,1997-12-13>제 1 조 (시행일)

이 법은 1998 년 1 월 1 일부터 시행한다. 다만, 제 172 조의 규정은 1998 년 4 월 11 일부터 시행한다.

제 2 조

생략

부칙 <제 5672 호,1999-01-21>

이 법은 공포한 날부터 시행한다. 다만, 제 27 조제 3항의 개정규정은 1999년 6월 1일부터 시행한다.

