

교통약자와 장애인 이동권 확보를 위한
대중교통 편의시설 조사(1)

장애인·교통약자

이동권 확보를 위한

지하철·전차 시설조사 기자리견

94. 4. 18. 세식레식 준남

지하철·전차 장애인 편의시설 실태조사 보고서

인권 자료실		
문명	유기종	자료번호
WS	A4	95 장애인

조사일시 : 1994년 3월 23일 - 4월 10일

발 표 : 1994년 4월 18일

조사기관 : 녹색 교통 운동

장애우권익문제연구소

김준남 윤영석 준남 *이천봉 이신*

녹색교통운동 · 장애우권익문제연구소

장애우권익문제연구소

서초구 방배1동 992-16 진일빌딩 2층 전화/521-5364 전승/584-7701

녹색교통운동

관악구 봉천11동 1657-21 전화/874-4009 전승/882-7879

8월 11일 ^{4월} 장애인부의
「신신 장애인복지법」 제정,

8월 20일 장애인복지법개정
장애인 2년 특전법 - 2년회기
장애인복지법 - 미법

장애인 및 교통약자의 이동권 확보를 위한

전철 실태 조사 보고서

이동불리 (예) 동산역 등 22. 동경사로 (여북한 2등에 이동권)

1. 조사 목적

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. 조사 기간

2-1. 조사 기간

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

2-2. 조사 시간

조사 시간은 아침 6시-오후 7시까지 시간을 선택하였다.

3. 조사 기관

녹색교통운동
장애우권익문제연구소

4. 조사 방법

조사 대상 역에 대한 실측과 자료 조사를 병행했다.

5. 조사 대상

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

표1> 호선별 조사대상 역수

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

<위국의 경우> **북쪽** 방향을 두는 것 역무원이 승강장까지 안내
 거의 장애인 편의시설 갖추어 있음
 노약자

물안개역 - 장애인 지리현 이용 가능
 (차량체이거 차량이 없음)

<지리현 이용> 예) 물안개역 - 플랫폼이 두 세합안이 되어있음
 - 콜라이트 높낮이 -

• 단각 - 물이 높 것이 더 예민하다
 • 유도블록 - 한 곳만 (3합정역) - 예민이 많이 드는 것 이다.

장애인 승객 타는 것
 연구센터는 조사시 항목 추가해야

UN - 7~12% 상정.

총 3. 최소 2만 4천인 최소 (상계권
 (정착 96만) 교통사고원 (최고))

지리현 60만명 (정착 통계)
 200만명 이상

최소 3만
 10만명

이동 장애인
 • 장애인 복지 - 인력, 감이 상리 세력
 국민의 권리, 의무 실현

산의 것
 최선의 시선
 • 이 지리현은 설치되어 있음
 (당연히 해야 된다는 인식)

• 장애인도 평평한 길은
 누려야 함
 - 문제가 아니지

아이 전선
 • 플랫폼에 걸리면
 • 유도블록
 • 신호등
 예민 많이 들리
 인식의 불리

↓ 신성되는 곳
 기준 - 예민하게 드는 것부터

- 장애인 시선이 마르다면
 노인, 인신부등 노약자로 드러나
 • 조사 항목 편의시설 예민물?

• 400~600명
 이동용
 플랫폼에 걸리면 120명

3. • 유도블록이 많으면 다 적용 가능

6. 조사 결과 분석

6-1. 계단

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

6-1-1. 장애인 편의 현황

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

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

시각장애
도움
필요
시설
필요
시설

종류	역수	수량	해당역	비고
엘리베이터	1	1	학여울	출입구-지하4층
에스컬레이터	24	141	역삼, 사당, 신도림, 이대, 충정로, 시청, 독립문, 경복궁, 안국, 종로3가, 을지로3가, 고속터미널, 교대, 도곡, 학여울, 대치, 동대문, 동대문운동장, 충무로, 명동, 회현, 서울역, 사당, 남태령	2층시각장애 역 대합실 - 승강장 환승역 연결 x 화상차의 이용 x 지상 → 대합실까지만
휠체어 리프트	3	10	을지로입구, 종합운동장, 학여울	
경사로	1	1	학여울	
체어메이트	17	20	서울, 시청, 동대문, 잠실, 신도림, 교대, 사당, 충무로, 고속터미널, 동대문운동장	
인터폰	17	77		체어메이트 비치역 출입구, 승강장, 역무실 연결
안내판	17	77		인터폰 주변에 부착

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

2) 에스컬레이터는 24개 역사에 설치돼 있으나, 설치돼 있는 곳이 주로 대합실과 승강장, 혹은 환승역의 경우 승강장에서 승강장까지 연결하는 지점이기 때문에 지상에서 대합실로 이동하는 지점에는 에스컬레이터

터가 없어 지상에서 대합실까지 연결이 어렵다(그나마 휠체어를 이용하는 지체 장애자는 에스컬레이트의 계단 폭이 좁아 이용하기 어렵다).

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

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

6-1-2. 계단 폭이 좁다

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

6-1-3. 계단 경사도가 높다

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

6-1-4. 계단 옆에 손잡이가 설치되어 있지 않는 곳도 있다

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

표3> 지상-대합실 계단 손잡이

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

표4> 대합실-승강장 계단 손잡이

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

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

표5> 계단의 점자 안내도

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

표6> 계단의 유도 블록

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

6-2. 대합실

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

6-2-1. 매표소 위치가 일정치 않아 시각 장애인이 찾기 어렵다

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

표7> 출입 계단에서 매표소까지 거리

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

6-2-2. 점자 안내도나 유도 블록이 설치되어 있지 않다

매표소까지 거리도 멀고, 그 거리가 제각각이기 때문에 시각 장애인이 매표소를 찾기 어렵게 돼 있지만, 매표소 위치를 안내하는 유도 블록, 점자 안내도가 있는 곳은 그리 많지 않다. 유도 블록을 깔거나, 표준

위치에 점자 안내도를 설치하면, 시각 장애인도 어렵지 않게 매표소를 찾을 수 있다.

표8> 대합실내 유도블럭

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

표9> 개찰구 안내 점자/유도 블럭

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

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

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

표10> 행선지 요금표 점자표시

유도 블럭	빈도(개)	비율(%)
있다	-	-
없다	92	-
	-	-

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

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

용산역의 경우 비상 개찰구가 아예 쇠사슬로 묶여 있었다.

영등포역과 시청역(2)의 경우 자물쇠로 채워져 있었다.

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

표11> 비상 개찰구 <서울특별시지하철공사 1994.4.15 현재>

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

표 12> 비상 개찰구 개폐 방식

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

표13> 비상 개찰구 안내원

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

6-2-5. 대합실 조명이 너무 어둡다

역사와 대합실은 조명이 어두워서 답답한 느낌을 들게 한다.

6-3. 화장실

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

6-3-1. 장애인 전용 화장실이 태부족이다.

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

표14> 장애인 전용 화장실 현황 <서울특별시지하철공사 1994.4.15 현재>

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

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

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

표15> 화장실 설치지점(1)

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

표16> 화장실 설치지점(2)

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

6-3-3. 화장실을 가는 길에 계단과 턱이 설치된 곳도 많았다.

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

표17> 화장실 계단, 턱

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

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

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

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

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

출입구를 90cm이상으로 넓혀 휠체어가 들어갈 수 있도록 한다.

6-3-6. 화장실을 가기 위한 안내 시설이 없다.

점자 안내도와 유도 블럭이 없어 시각 장애인이 이용하기 어렵다.

6-3-7. 화장실내 시설물이 높다.

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

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

표18> 세면대 하단 높이

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

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

표19> 거울 하단의 높이

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

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

표20> 화장지 높이

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

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

6-3-8. 변기 양옆에 손잡이가 없는 곳도 있다.

6-4. 승강장

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

표21> 승강장 장애인 안전 시설<서울특별시지하철공사 1994.4.15 현재>

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

6-4-1. 승강장 바닥이 미끄럽고 평탄하지 않다.

표22> 승강장 바닥의 미끄럼 정도

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

표23> 바닥의 평평 정도

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

6-4-2. 승강장에 있는 광고판이 크고 조명이 밝다

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

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

표24> 추락 방지용 난간

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

표25> 승강장 유도블럭

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

표26> 접근금지판 표시

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

표27> 승강장 안전요원

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

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

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

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

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

6-4-6. 승강대와 전동차 사이가 넓어 발이 빠지는 경우가 많다

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

표28> 승강대와 전동차 사이 간격

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

• 발 바뀌기 방지용 (등대문)

• 전동차와 승강대 높이가 ~~같은~~ 같은 것도 문제

6-5. 환승로 주변

6-5-1. 환승로 유도블럭과 점자안내도가 없다.

표29> 유도블럭 점자표시

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

6-5-2. 곳곳에 계단이 있으나 리프트가 설치되어 있지 않다.

표30> 이동형 리프트 설치

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

6-5-3. 환승역과 역사 사이의 거리가 멀다.

표31> 환승 시간

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

6-5-4. 양옆 혹은 중앙에 손잡이가 없는 곳이 있다.

표32> 손잡이 설치

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

6-5-5. 조명이 밝지 않아 전방이 잘 보이지 않는다.

6-5-6. 장애물이 많다(벽면 부착광고 등).

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

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

6-5-7. 바닥이 평탄하지 못하다

7. 결론

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

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

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

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

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