

Minor  
장애인  
장애인 접근권

Md.f.1

## 장애인 접근권 (4)

1. 전철은 장애인에게 금단의 땅인가; 녹색교통 94.5
2. 장애인 이동 제한은 시미권 제한이다; 녹색교통 94.4
3. 더 넓고 더 가까운 세상 만들기-장애인의 자유로운 이동은 생명입니다; 장애인 편의시설  
촉진시민모임
4. 보도자료; 시설으뜸 허리우드 극장, 장애인 괄시도 으뜸; 97.9.26
5. 보도자료; 저상버스 관련; 97.8.4
6. 서울시는 거대한 장애물; 시사저널 94.9.22/29
7. 교통약자. 장애인 이동권 확보를 위한 함께걸음 시민대행진 리플렛
8. 지체장애인 통학 중 교통사고 박재찬 군 사건; 99.7.8

인권 자료실		
등록일	분류기호	자료번호
98 5/12	A4	193

○○○○○  
조사보고서①/전철 장애인 편의시설 실태 조사보고(요약)

## 전철은 장애인에게 금단의 땅인가

우리 녹색교통운동에서는 장애인의 달을 맞아  
지난 3월 23일부터 4월 11일까지 20일 동안  
공공 대중교통기관인 수도권 전철의 장애인 편의시설 실태조사를  
장애우권익연구소와 공동으로 실시했다.  
조사는 실측을 위주로 하고 자료조사도 병행했다.

### 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 짐을 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 장애인들은 단순히 불편함을 넘어 생활 자체를 위협당하고 있다. 대부분의 장애인들은 교육을 받으려 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 장애자수는 불과 20%를 넘지 않는다. 해마다 교통사고로 5만명, 산업재해로 3만명이 장애인이 되고 있다. 현재의 교통



사고 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 했다.

## 2. 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 18개 역 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

## 3. 조사결과 분석

### 3-1. 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 노력한다는 서울특별시지하철공사의 경우를 보더라도, 계단과 관련한 장애인을 위한 편의 시설은 태부족이다.

#### 3-1-1. 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.

1) 휠체어를 이용하는 지체 장애자가 남의 힘을 빌리지 않고 스스로 이용할 수 있는 시설인 경사로와 엘리베이터는 서울특별시지하철공사 전체 113개 역사 가운데 화여울역 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 에스컬레이터가 없어 지상에서 대합실까지 연



걸이 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 메이트는 서울특별시지하철공사 전체 113개 역사 가운데 17개 역사에 설치돼 있다.

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

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		
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

### 3-1-3. 계단 폭이 좁다

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

### 6-1-2 계단 옆에 손잡이가 설치되어 있지 않는 곳도 있다

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

표3> 지상대합실 계단 손잡이

	빈도	비율
중앙	7	7.4
양쪽	77	81.9
없다	9	9.6
	93	98.9

표4> 대합실/승강장 계단 손잡이

	빈도	비율
중앙	73	88.0
양쪽	3	3.6
없다	7	8.4
	83	100

### 3-1-4. 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.

### 3-1-5. 시각 장애인을 위한 점자 안내도와 유도 볼력이 설치되어 있지 않다.



표5> 계단의 점자 안내도

	빈도	비율
있다	1	1.1
없다	94	98.9
	95	100

표6> 계단의 유도 블럭

	빈도	비율
있다	3	3.2
없다	92	96.8
	95	100

### 3-2. 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.

#### 3-2-1. 매표소 위치가 일정치 않아 시각 장애인이 찾기 어렵다

표7.에서 보듯 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.

#### 3-2-2. 점자 안내도나 유도 블럭이 설치되어 있지 않다

매표소까지 거리도 멀고, 그 거리가 제각각이기 때문에 시각 장애인이 매표소를 찾기 어렵게 돼 있지만, 매표소 위치를 안내하는 유도 블럭, 점자 안내도가 있는 곳은 그리 많지 않다. 유도 블럭을 깔거나, 표준 위치에 점자 안내도를 설치하면, 시각 장애인도 어렵지 않게 매표소를 찾을 수 있다.

표7> 출입 계단에서 매표소까지 거리

거리	빈도	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

표8> 대합실내 유도블럭

#### 3-2-3. 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 30cm앞에는 점형 블록을 설치할 필요가 있다.

#### 3-2-4. 휠체어를 탄 지체 장애인이 다닐 수 있는 자동 개찰구가 없다. 비상 개찰구가 있으나 자동 개폐되지 않는다

휠체어를 탄 지체 장애자가 이용하기 위해서는 넓이가 90cm이상인 개찰구가 있어야 한다. 그러나 현재 서울특별시지하철 공사나 철도청의 자동 개찰구는 폭이 좁은 등 휠체어를 타고 통과할 수 없는 구조로 돼 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 돼 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 있었고, 영등포역과 시청역(2)의 경우 자물쇠로 채워져 있었다. 또 삼각 지역의 경우 비상벨이 안 보이는 곳에 있었고, 안내 표지도 없었다.

표11> 비상 개찰구 <서울시지하철공사 1994.4.15 현재>

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

표 12> 개폐 방식

	빈도	비율
자동	25	27.8
수동	65	72.2
	90	100.

표13> 안내원

	빈도	비율
항상	19	20.2
호출시	41	43.6
없다	34	36.2
	94	100.0

### 3-2-5. 대합실 조명이 너무 어둡다

역사와 대합실은 조명이 어두워서 답답한 느낌을 들게 한다.

### 3-3. 화장실

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, 종합운동
	소변기	17	38	을지로입구, 종각, 신설, 종로3, 종로5, 제기, 서울역, 시청, 동대문,
	세면기	6	10	을지로입구, 종합운동장, 양천구청, 대치, 학여울, 도림천
	경사로	1	1	종합운동장

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

#### 3-3-1. 장애인 전용 화장실이 태부족이다

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

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

그나마 장애인 전용 화장실이 있는 곳도 표15>나 16>에서 보듯 대부분 외곽 지역이나, 개찰구 안에 있어 불

표15> 설치지점(1)

	빈도	비율
대합실 양끝	4	4.5
중앙	24	27.3
한쪽 끝	60	68.2
	88	100.

표16> 설치지점(2)

개찰구	빈도	비율
밖	51	57.3
안	38	42.7
	89	100

표17> 화장실 계단, 턱

계단, 턱 유무	빈도	비율	
계단만	1	1.1	
있는 곳	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	



편하였고, 화장실 수도 부족했다. 이것은 일반인 화장실 역시 마찬가지다.

### 3-3-3. 화장실을 가는 길에 계단과 턱이 설치된 곳도 많았다

표17에서 보듯 대합실에서 화장실로 가는 곳에 계단을 설치해야 할 곳에 장애인을 위해 경사로로 설치한 곳은 종합운동장 역 단 한 곳뿐이었다. 신도림 역(철도청)과 같은 역의 화장실은 20cm 정도 높은 위치에 있고, 계단 폭이 40cm에 불과한 경우도 있었다.

### 3-3-4. 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.

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

출입구를 90cm이상으로 넓혀 휠체어가 들어갈 수 있도록 한다.

### 3-3-6. 화장실을 가기 위한 안내 시설이 없다

점자 안내도와 유도블럭이 없어 시각 장애인이 이용하기 어렵다.

### 3-3-7. 화장실내 시설물이 높다

휠체어 사용자가 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 확보되어야 한다.

1) 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 66cm이상이고, 최대 96cm의 위치에 세면대가 달려 있는 곳도 있었다.

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

3) 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.

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

표18> 세면대 하단 높이

	빈도	비율
65cm이하	1	1.2
66-75cm	44	54.9
76cm이상	36	44.9
	81	100

표19> 거울 하단의 높이

	빈도	비율
100cm이하	32	41.0
101cm이상	46	59.0
	78	100

표20> 화장지 높이

	빈도	비율
100cm이하	1	2.1
101cm이상	47	97.9
	48	100



**3-3-8. 번기 양옆에 손잡이가 없는 곳도 있다**

**3-4. 승강장**

1994년 4월 15일 현재 서울특별시지하철공사에서 설치한 승강장 장애인 편의, 안전 시설은 표 21>과 같다.

**3-4-1. 승강장보다 전동차 높이가 높거나, 낮아 위험한 곳이 있다**

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

**3-4-2. 승강장에 있는 광고판이 크고 조명이 밝다**

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

**3-4-3. 승강장 바닥이 미끄럽고 평탄하지 않다**

표22> 23>에서 보듯 승강장 바닥이 미끄럽고 평평하지 않은 곳이 많다.

**3-4-4. 승강장내에 계단, 가판대 등이 위치가 적절치 못하여 통행에 방해가 된다**

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

**3-4-5. 승강장에 추락 방지용 난간, 유도 불력, 접근금지 표지, 안내 요원이 없을 때가 많다**

표24> 25> 26> 27>에서 보듯 추락방지용 난간, 유도 불력, 접근금지 표지, 안전요원이 없는 승강장이 많다.

**3-4-6. 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.

**3-5. 환승로 주변**

**3-5-1. 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

표21> 장애인 안전 시설<지하철 94.4.15 현재>

종 류	역수	비고
안전선	113	전 승강장(블록타일 노란선)
방송시설	113	역무실 및 방송시설 완비
유도불력	1	출입구=>승강장(합정역)

표22> 미끄럼 정도

	빈도	비율
미끄럽다	49	57.0
아니다	37	43.0
	86	100

표23> 평평도

	빈도	비율
평평하다	81	94.2
아니다	5	5.8
	86	100

표24> 추락방지난간

	빈도	비율
있다	78	91.8
없다	7	8.2
	85	100

표25> 유도불력

	빈도	비율
있다	15	17.6
없다	70	82.4
	85	100

표26> 접근금지판

	빈도	비율
있다	69	84.1
없다	13	15.9
	82	100

표27> 승강장 안전요원

	빈도	비율
항상	9	11.3
정해진 시간	19	23.6
없다	52	65.1
	80	100



돌출 장애물은 높이가 65cm일 경우, 돌출폭은 10cm가 넘지 않아야 한다.

### 3-5-2 환승로 유도블럭과 접자안내도가 없다

표 29>에서 보듯 환승로에 접자 안내도나 유도블럭이 없다.

### 3-5-3 곳곳에 계단이 있으나 리프트가 설치되어 있지 않다

표 30>에서 보듯 이동형 리프트가 거의 없다.

### 3-5-4 환승역과 역사이의 거리가 멀다

표 31>에서 보듯 정상인의 걸음으로도 환승시간이 10분이나 걸리는 곳도 많다.

### 3-5-5 양옆 혹은 중앙에 손잡이가 없는 곳이 있다

표 32>에서 보듯 손잡이가 설치돼 있지 않는 곳이 많다.

### 3-5-6 조명이 밝지 않아 전방이 잘 보이지 않는다

### 3-5-7 바닥이 평탄하지 못하다

## 4. 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 어쩌면 당연한 일인지도 모른다.

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

또 장애인의 교통 문제를 나아진 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.

표28> 간격      29> 유도블럭 등      30> 이동형 리프트      31> 환승 시간      32> 손잡이 설치

표28> 간격			29> 유도블럭 등			30> 이동형 리프트			31> 환승 시간			32> 손잡이 설치		
	빈도	비율		빈도	비율		빈도	비율		빈도	비율		빈도	비율
5cm ↓	-	-	있다	2	8.3	있다	20	83.3	1분	3	14.3	양쪽	13	61.9
6-10cm	40	50.6							2	8	38.1			
11-15cm	22	27.8	없다	22	91.7	없다	4	16.7	3	5	23.8	한쪽	3	14.3
16cm ↑	17	21.6							5	3	14.8			
	79	100.0		24	100		24	100	8	2	9.0	설치안됨	3	14.3
									21	100				



인권 자료실		
등록일	분류	
98 5/2	A4	191

교통 약자와 장애인 이동권 확보를 위한 '함께 걸음' 시민 대행진에 부처

## 장애인 이동 제한은 시민권 제한이다

김 관 석

녹색교통운동 이사장

'함께걸음 시민대행진' 조직위원장

한국 사회 곳곳에는 새바람이 일고 있다. 낡은 습속을 떨어내려는 우리 국민들의 오랜 숙원과 의지가 많은 영역에서 힘을 발휘하고 있다. 사회적 수준 향상을 기대할 수 있는 희망과 비전이 보인다.

### 장애인의 교통권, 사실상 원천 봉쇄당한 꼴

그럼에도 사회적 시선이 모아지지 않는 사각지대도 많다. 이런 곳들에는 여전히 변화의 조짐이 보이지 않는다. 장애인들에 대한 사회적 인식과 제도도 여기에 해당한다. 일년에 한 번 장애인의 날에 형식적으로만 언급 될 뿐이다. 장애인 문제는 시대적 변화속에서도 높은 편견의 벽속에 갇혀, 전근대적인 수준에 머물고 있는 것이다. 우리 사회의 한 구성원들임에도 교육, 문화, 직업 선택의 문제에서 근본적으로 장애인들은 스스로 넘기 힘든 벽앞에서 살아가고 있다.

많은 장애인들이 훌륭한 능력이 있음에도 사회는 기회를 주지 않는다. 대부분의 장애인은 구조적인 편견앞에 좌절해 왔다. 특히 사회와의 빈번하고 폭넓은 접촉을 제약당하고 있다. 원천 봉쇄. 이동의 기회를 주지 않는, 많은 장애인에게는 헌법에 보장된 이동의 자유는 수사적 문구에 불과하다. 보편적인 시민의 한사람으로서 살아 가려는 흐름을 우리 사회는 막고 있는 꼴이다.

### 장애인 교통권, 복지 차원 아닌 기본권 시각에서 봐야

장애인에게 이동의 문제는 단지 시혜나 복지가 아니다. 장애인의 이동의 권리 신장은 시혜나 온정이 아니라 기본적인 시민권 보장 문제다. 따라서 장애인의 교통권을 제약하는 것은 기본적으로 인권의 문제다.

장애인의 자유로운 이동의 보장은 시민의 자유로운 이동권 신장을 의미한다. 장애인 관련 예산을 시혜나 '소비성' 복지예산으로 인식하려는 기간의 정부 정책의 발상은 이런 문제를 왜곡시킨 주요인이다.

### 400만 장애인의 생활 환경은 원시적 수준

우리 나라 장애인 수는 전체 인구의 10퍼센트에 달한다. 그러나 이들에 대한 분배나 참여 기회는 단 1퍼센트에도 못 미친다. 장애인들은 그들의 능력을 발휘하여 사회발전에 기여할 기회를 우리 사회는 결코 주지 않고



있는 것이다. 특히 장애인의 교통수요는 실제보다 과소평가되고 있다. 사회간접자본 투자에 대한 요구는 높지만, 시민의 교통권을 관장하는 교통 부문의 행정이 항상 여타 부문보다 행정 우선 순위가 매우 낮다. 정부기관의 장애인에 대한 지식 정보 연구 수준도 낮은 편이다. 이처럼 장애인을 둘러싼 우리 사회의 환경은 원시적 수준을 면치 못하고 있다.

### **정책 당국의 선입견과 고정 관념 탈피가 무엇보다 시급**

장애인 교통문제 해결을 위해서는 시민들의 정책적 참여 프로그램이 개발되어야 한다. 당국의 선입견과 고정 관념으로부터 인식 전환의 노력도 필요하다. 교통 관련 편의시설 및 제도 운영에 관한 관계 법령의 정비가 절실하다.

우리의 수준은 '선진국'을 기대하지만 시민의 교통권은 전근대적인 신세를 벗어나지 못하고 있다. 더 이상 이런 불균등한 상황은 방치되어서는 안된다.

### **장애인 교통권은 '사람을 위한 교통'의 바로미터**

이제는 그 동안 방치되어온 장애인 교통권에 대한 사회적 관심도를 높이고 실질적인 제도 개선을 위한 새로운 출발점에 서야 한다. 교통약자 및 장애인의 이동의 권리와 시민교통권에 대한 사회인식의 전환을 유도해 내는 본격적인 시민운동이 필요하다. 특히 개별 시민운동단체의 현실적 한계와 벽을 넘고 '새로운 질'의 시민사회를 개척해가려는 사회 발전적 시민운동이 필요하다. 이해 주체들만의 목소리에서 사회적인 공감대 형성을 바탕으로 전체적인 발전방향을 합의해 나가야 한다.

인권으로서 장애인의 이동의 자유와 '사람을 위한 교통' 실현이 필요하고, 이를 위한 시민운동 역시 필요하다.

### **'함께 길을 대행진'은 시민 누구나 참여하는 프로그램**

이런 '교통약자와 장애인 이동권확보를 위한 시민대행진'은 그 동안 교통부에서 시민운동을 전개해온 <녹색교통운동>과 장애인운동의 정책개발활동을 벌여온 <장애우권익문제연구소>가 공동 기획한, '교통약자와 장애인 이동의 권리 신장'을 위한 연속적 시민운동 프로그램의 일환이다. 이 행사는 기존의 온정주의적이고 일회적인 장애인 관련 행사의 한계를 극복하고 사회 발전의 주체로서의 시민 누구나가 함께 참여할 수 있도록 대중적인 프로그램을 만들어나가려는 시도다.

따라서 행사진행의 주요내용도 장애인·비장애인이 함께 공동체의식을 만들어 가는 교통약자와 장애인의 이동과 관련한 현장체험 프로그램을 중심으로 전개하고자 한다.

모쪼록 이 행사가 장애인은 물론이고, 어린이, 노인, 임산부, 병약자 등 교통 약자의 교통권 확립에 기여할 수 있는 행사가 됐으면 한다. 나이가 세계 최악라는 불명예스런 기록을 안고 있는 우리나라 교통 안전에도 크게 기여하는 행사가 됐으면 한다.



## 장애인 이동권 현실과 문제점

박 옥 순

장애우권의연구소 간사

장애인이 진정으로 능력이 없기 때문에 사회는 장애인에게 무능력자라고 말하는가. 무능력자로 낙인찍기 이전에 능력을 키우고(교육) 발휘할 수 있는(노동) 기회는 줬는가. 교육을 받고 노동을 하기 위해 필수조건인 이동권은 확보되어 있는가.

장애인에게 있어 이동권은 비장애인인과 마찬가지로 경제활동을 비롯한 정치, 경제, 사회, 문화활동 등 모든 영역에서 사회의 일원으로서 활동하기 위해 근본적으로 갖추어져야 할 것이다. 말하자면 교통권은 인간이 교육을 받기 위해, 노동을 하기 위해 활동할 수 있는 기초수단인 것이다.

최근 '인간중심의 교통권 확립'이 사회적 이슈로 급부상하며 새로운 교통문화 정착이 절실히 요청되고 있다. 장애인은 여기에 또 하나의 신체적 약점으로 말미암아 비롯되는 이동의 저해요인을 가지고 있다.

따라서 장애인 이동권 확보는 곧 이 사회의 모든 교통문제 해결의 열쇠가 될 수 있을 것이다.

장애인의 이동권 확보를 위해

서는 교통편의시설과 편리한 환경 조성이 필수 요건이다. 따라서 여기서는 우리나라의 교통편의시설 현황과 환경에 관한 그 실태를 살펴봄으로써 장애인의 이동권 저해요인을 살펴보고 대안을 찾아보고자 한다.

### 법안 분산으로 통일성, 일관성 결여

장애인 이동과 관련 건축법, 도로계획법, 주차장법, 장애인복지법 등에 분산 배치되어 통일성과 일관성이 없다.

장애인복지법은 타 법률에 비해 장애인의 이동권에 관한 강제규정을 담고으로써 실효성을 기대할 수 있다. 그러나 이에 대한 세부적인 시행령이 없어 89년 개정된 이래 현재까지 장애인복지법에 의한 이동권 확보는 상상 없는 것으로 보아도 무방하다.

경사로 설치(령 제49조), 지체장애인용 변기설치(령 제95조), 지체장애인용 승강기(령 제89조), 지체장애인용 관람공간(령 제104조)에 대한 규정은 건축법에 있고, 횡단보도 턱 낮추기(제6조 2) 규정은 도시계획법에 들어 있다. 또 장애인용 주차장(령 제6조)에 관한 규정은 주차장법에 있고, 도로, 공원, 공공시설, 교통시설, 통신시설, 공동주택 기타 공중이용시설에 편의시설을 의무적으로 설치하도록 한(법 제 22조령 제30조) 규정은 장애인복지법에 들어 있다.

### 장애인 시설 턱없이 부족해

91년 말 현재 기준으로 전국에 있는 장애인 교통 편의 시설은 표에서 보듯 장애인용 주차장 4백46개소, 경사로 2천3백83개소, 횡단보도유도 바닥재 6천2백11개소, 음향신호기 1천 309개소 등이 설치되어 있다.

이같은 장애인 편의시설은 그 수가 절대적으로 부족하며 서울을 중심으로 한 대도시의 도심에 편중하여 설치되어 있는 실정이다.

장애인 편의시설 현황(91.12.31) 보사부

음향신호기	1,309개소
횡단보도유도바닥재	6,211 "
횡단보도 턱낮추기	14,306 "
장애인 공중전화기	2,631 "
경사로	2,383 "
지체장애인 화장실	1,116 "
장애인용 주차장	446 "
지하철 유도바닥재	163 "
기타	147 "
계	18,712 "

### 시내버스는 거의 이용하기 어려워

정차 위치가 일정치 않고 정차시간이 짧은 데다, 버스계단이 높아 차를 타는데 불편하며, 시각 장애인의 경우 안내방송이 제대로 이루어지지 않고, 승차시 다른 사람의 도움을 받아야 하는데 사회적 편견의 벽이 높아 도움 받기가 어려워 장애인들이 시내버스를 이용하는 것은 매우 어려운 실정이다.

### 지하철 전철은 아예 이용 불가능해

계단 투성이의 지하철은 장애인뿐 만 아니라 노인 임신부들이 혼자서 이용하기에는 벽찬 실정이다. 에스컬레이터가 설치돼 있는 곳도 있지만, 휠체어를 타고 이용할 수 없게 되어 설계돼 있다. 휠체어 리프트도 있지만, 그것도 울지로 입구역과 종합운동장역, 단 두곳에만 설치되어 있으며, 소위 체어메이트(이동형 휠체어리프트)는 환승역을 중심으로 10곳에 설치되어 있다. 따라서 활용 가능성이 전무할 상태이다.

또 발매소가 높아 표를 사기도 어렵고, 휠체어를 타고 개찰



구를 통과할 방법이 없으며, 승강장에 설치된 유도 바닥재는 승하차 지점에 근접하게 설치되어 있어 사고 위험이 높다. 지하철과 승강장의 틈새가 넓거나 단차가 커서 휠체어를 타고 하차가 어렵다.

따라서 장애인의 지하철 이용 자체를 막아놓고 장애인용 화장실과 장애인용 전화를 설치하고, 장애인 무임승차제도를 실시하는 것은 한마디로 아이러니가 아닐 수 없다.

### 장애인 이동 저해 요인

이렇게 장애인들이 대중교통 수단을 이용하기 어렵게 된 데에는 여러가지 요인이 있다.

첫째, 각 시설에 대한 연구 분석 및 기준이 확립되어 있지 않다. 그러므로 많은 비용을 들여 시설을 설치하거나 개선했을 경우에도 사용에 불편하고 오히려 사고가 발생할 우려가 있다.

둘째, 장애인을 위한 시설 설치의 추진 체계에 있어서 법적 근거가 없이 시행되기 때문에 형식적이고 피상적으로 되기 쉽고, 지속적인 사업으로 추진할 수 있는 근거가 없기 때문에 단편적이며 비체계적으로 되기 쉽다.

셋째, 시설계획에 있어 계획 및 관리담당 기관이 분산되어 있다. 일례로 서울시를 보면, 교통안전 시설에 대한 기준 설정은 치안본부 교통과에서, 교통안전 시설의 관리정책은 시경교통과에서, 대중교통에 관한 사항은 시교통국 운수과에서, 도로시설은 서울시 도로국 운행 및 시교통국에서 담당하고 있고, 지하철은 지하철공사에서 담당하며, 2기 지하철은 도시철도공사에서 맡고 있다.

### 해당자에게 자동차세 전면 감면

장애인이 대중교통 수단을 이용하기 어렵기 때문에 세계 여러나라에서는 개인 교통 수단을 이용하는 장애인을 위해 여러가지 자동차 관련 세금을 감면해 주고 있다. 물론 우리나라에서도 자동차 관련 세금 감면 제도가 있다.

첫째, 자동차 세금 감면 제도다. 장애등급이 1-3급에 해당하는 지체 장애인이 면허를 취득하고, 1500cc 이하의 승용 자동차 1대를 본인 명의로 등록하여 보철용으로 사용하는 경우(특수 제작된 차량이라는 단서 없음) 자동차세를 감면받게 된다. 감면 범위는 자동차세의 전면 면제(1499cc의 경우 분기당 77,940원).

### 자동차분 의료보험도 전액 면제

둘째, 자동차분 의료보험료 감면 제도가 있다. 장애인으로 등록돼 있는 사람의 명의로 되어 있는 자동차로서 액셀레이터, 브레이크를 상지로 작동하도록 개조한 차량, 왼발로 액셀레이터를 조작할 수 있도록 개조한 차량, 오른발로 액셀레이터, 브레이크 조작이 가능한 자동 변속기 차량, 운전 면허를 취득할 수 없는 장애인의 경우 대리운전 차량이 그 대상이다. 이 경우 의료보험료 중 자동차분에 해당하는 보험료 전액 면제받을 수 있다.

### 특별소비세 감면

셋째, 특별 소비세에 대한 감면 제도다. 그 대상은 승용 자동차로서 환자 수송용, 영업용, 대통령령이 정하는 신체 장애인의 보철용으로 특수제작된 것으로 본인의 명의로 구입하는 1인 1대에 한한다.

### 공공 주차장 주차비 감면

등록된 모든 장애인이 공공 주차장을 이용할 경우 주차비 50%를 할인 받는다.

### 장거리 교통수단 할인 제도

장거리 교통수단에 대한 감면은 시내버스 등 단거리 교통수단에 비해서는 할인 제도가 어느 정도 갖춰져 있다.

먼저 철도는 등록된 장애인은 모두 요금의 50%를 할인받을 수 있다.

국철이나 지하철 등 전기 철도는 등록 장애인 모두가 요금 100%를 할인받는다.

항공기의 경우 현재 KAL의 경우만 등록된 모든 장애인에게, 또 1-3급인 경우 보호자 1인까지 요금 50%를 할인하고 있다.

### 5개소에서 장애인 운전면허시험

도로교통법 제45조 제1항 제4호의 단서규정에 따라 조향장치나 그밖의 장치를 뜻대로 조작할 수 없는 등 정상적인 운전을 할 수 없다고 인정되는 신체상의 장애가 있을지라도 보조수단(자동 변속기, 핸드 컨트롤 등)을 사용하여 정상적인 운전을 할 수 있다고 인정되는 경우에는 운전면허를 취득할 수 있다. 운전면허 시험은 서울의 경우는 강서 면허시험장에서 실시하고 있으며, 안산, 광주, 부산, 대전 등 전국적으로 5개 장소에서 시험을 치를 수 있다.

이상의 내용이 장애인을 위한 교통 대책이다. 지극히 제한적인 내용이며, 현실적으로 대중교통 이용이나 자가운전이 불가능한 장애인인 경우에는 이러한 혜택에 대해 무관심한 상태이다. 따라서 장애인의 이동권이 확보되기 위해서는 통일적이고 다양한 교통대책이 절실하다.



○○○○ ○ ○○  
장애인의 날 특집 3

교통장애인의 현주소

식물인간, 동물인간

신 경 준

본지 편집위원장

교통사고로 부상하는 사람은 한해 평균 33만명. 날마다 900여명이 교통사고로 다치고 있다. 이 숫자가 줄어들지 않고 해마다 늘고 있다는데 한국 교통 문제의 심각성이 있다.

**자동차 파괴력은 인간의 수천 수만배**

교통사고는 통계상의 숫자가 늘었다거나, 줄었다는 것만의 문제는 아니다. 통계 숫자 속에는 사망선고를 받은 것보다 더 비참한 삶을 살아가는 사람들이 포함돼 있다. 아래 기사처럼 자살을 하는 사람도 상당하다.

“鄭모씨(61)는 92년 8월 5중기 소속 덤프트럭에 치여 우측 눈 실명과 뇌손상을 입은 후 정신장애 증세를 보이다가 지난 해 8월 음독자살했다.”

이런 상황을 연출한 주범은 자동차가 지닌 파괴력이다. 자동차가 지닌 파괴력은 우리가 잘 알고 있는 대로 대단히 위력적이다. 대체 어느 정도일까. 파괴력은 속도의 제곱과 무게에 비례한다. 그러므로 40km/h로 달리는 1,200kg의 자동차가 가지는 파괴력은 4km/h로 걷는 체중 60kg인 사람보다 2,000배나 크다. 만약 이 자동차가 100km/h로 달린다면, 파괴력은 인간보다 무려 1만 2,500배가 더 커진다. 그리고 짐을 가득 실은 15t 덤프트럭이 100km/h로 달린다면, 그 때의 파괴력은 인간에 비해 156만 배나 커진다. 만약 100km/h로 달리는 15t트럭이 서로 정면으로 충돌한다면, 이 때의 파괴력은 사람의 파괴

력보다 거의 천문학적인 수준인 2조 4336억 배나 커진다.

<표> 사람과 자동차의 파괴력 차이

	속도	중량	파괴력 (비)
사 람	4km/h	60kg	960 (1)
자 동 차	40km/h	1,200kg	1,920,000 (2,000)
	40km/h	150,000kg	240,000,000 (250,000)
	100km/h	1,200kg	12,000,000 (12,500)
	100km/h	150,000kg	1,500,000,000(1,560,250)

이렇게 엄청난 파괴력을 가진 자동차가 사고를 낸다면, 사고를 입은 사람은 강한 충격을 받을 수 밖에 없다. 특히 보행자의 경우 거의 예외가 없고, 비록 안전벨트를 맨 운전자나 승객이라도 이 충격을 피할 길은 없다. 그러므로 교통사고를 입은 사람들은 심한 상처를 입는다.

**머리 부상, 특히 빈도수 많고 상태도 심각**

그 가운데 특히 부상 빈도수도 많고, 심각한 것이 머리 부상이다. 교통사고 가운데 대략 과반수 정도가 뇌좌상, 뇌출혈 등 머리카 뇌에 손상을 입는다. 머리카 뇌에 손상을 입은 사람의 절반 가량이 외상을 치료하더라도 후유증이 남는다.

머리 외상에 의한 후유증은 다양하다. 온몸이 마비되는 전신불수, 한쪽만 마비되는 반신불수 등의 수족 마비, 시각 장애, 청각 장애, 언어 장애, 외상성 간질, 지능 장애, 정신 장애, 신경증, 두통 등 다방면에 걸쳐 후



유증이 나타난다.

이런 장애들이 가벼운 경우에는 그래도 희망은 있다. 재활을 통해 사회에 되돌아 오는 사람도 더러 있다. 그러나 그런 사람들도 넘어야 할 산은 적지 않다. 가장 먼저 멀쩡하던 육신이 갑자기 말을 듣지 않을 때 밀려오는 절망감이 주는 높디높은 산을 넘지 않으면 안된다. 대개의 경우 여기서 좌절하여, 햇빛 한번 쬐지않은 채 일생을 마감하는 사람도 많다. 물론 절망감의 산을 넘었다고 해서 문제가 끝나는 것은 아니다. 직업을 잃고, 보험금이 제대로 지급되지 않으면 치료비마저 자신이 부담해야 한다.

### 후유증 환자, 사회복귀 그렇게 많지 않아

그러나 후유증 환자 가운데 사회 복귀가 가능한 경우는 그렇게 많지 않다. 통계적으로는 부상자와 같이 부상자라고 분류되지만 후유증 환자의 인생은 참으로 비참하다. 심한 후유증의 경우 그 사람의 인생은 완전히 비극적이다. 티없이 뛰놀며, 가없이 꿈을 펼치며 살아가야 할 아이가 어느 날 갑자기 닥친 교통사고로 비극적인 인생의 길에 접어들어가는 모습을 바라보며, 눈물을 감춰야 했던 어느 어머니의 이야기를 들어보자.

“물 한 모금도 마시지 않고 계속 잠만 자던 아들이 갑자기 눈을 뜬 것은 1주일 후였다. 그때부터 2개월이 되어 퇴원할 때까지 아들은 5살난 어린 아이와 같았다. 걸을 때도 게처럼 옆으로 걸었다. 외상이 없다고 해서 손해보상은 중단되었다. 그러나 국민학교에 들어가 3학년 무렵부터 이상이 나타나기 시작했다. 반의 다른 아이에 비해 학력과 운동신경이 다함께 차이를 보이기 시작하였다. 우리 아이는 이른바 그 반의 손님이 되어버렸다..... 4학년 2학기에는 정신박약아로 특수학교로 옮겨졌다. 지능지수는 70이었다.....”

현재 우리나라에는 부상자 33만명 가운데 15만명 정도가 머리 외상을 입고, 그 가운데 6만명 정도가 후유증으로 고생하고 있는 것

으로 알려지고 있다. 위와 비슷한 후유증 환자가 매년 6만명 정도 생겨나고 있는 것이다.

“2개월이 지나자 상처는 아물었다. 그러나 병신이 됐다. 머리를 쥐어뜯는 통증이 그치지 않았다. 3년이 지나자 날씨가 나쁜 날에는 특히 머리가 무겁고 아팠다. 어깨와 가슴도 때리는 듯이 아팠고, 심장이 가빠 괴로웠다. 텔레비전을 조금 크게 틀면 머리가 지끈지끈 아팠다.”

대뇌생리학에 따르면 뇌세포는 일단 파괴되면 회복이 불가능하다고 한다. 만약 뇌가 손상을 입기는 했지만 파괴되지 않으면 그래도 낫다. 가혹한 시련에 직면하긴 하지만 피해자의 노력이나 부상 정도에 따라서 어느 정도 사회에 복귀할 가능성은 있다. 그러나 뇌세포가 파괴된 경우에는 사회 복귀의 기약조차 없다. 인간으로서 삶을 완전히 빼앗긴 채 죽음이 빙문할 때까지 ‘식물상태’ 혹은 ‘동물상태’로 운명을 마감하게 된다.

### 대뇌 피질계 파괴되면 평생동안 식물인간

뇌는 크게 뇌간(腦幹), 척수, 대뇌피질(大腦皮質), 대뇌신피질(腦新皮質)로 나뉜다. 그것들은 각각 식물기능, 동물기능, 인간기능을 행한다. 그런데 거대한 운동 에너지를 가진 자동차에 부딪쳐, 직접 충격을 받고 심한 머리 외상을 입었을 때, 만약 뇌간과 척수계가 파괴되지 않는다면, 생존할 수 있다. 그러나 다른 두개의 계통이 파괴된다면 그 사람은 완전히 새로운 인생이 결정된다.

대뇌신피질계가 파괴되는 경우 일생 누운 채 뇌간과 척수계의 기능에 의해 호흡, 배설, 수면이라는 생리적인 욕구(식물적 욕구)를 채울 뿐이다. 그런 사람은 일반적으로 식물인간이란 냉혹한 말로 표현한다.

대뇌피질계가 살아있는 경우에도 큰 차이는 없다. 음식물을 먹고, 성행위를 하는 등 동물적인 욕구를 가질 뿐이다. 이런 사람들을 동물인간이라고 부른다.



### 식물인간 평균 수명 대체로 3년

이들 사람들은 새로운 인생을 시작한다. 그것은 식물인간의 경우 확실하다. 유동식에 의한 영양실조, 누워만 있기 때문에 생기는 운동부족, 만성 빈혈 등이 불가피하다. 두말할 필요도 없이 가족이나 친족이 간병을 계속해야 한다. 이들은 대개 반년 혹은 일년 이내 사망하고, 평균 수명은 3년을 넘지 않는다.

“운전자로 일하다 3년전 교통사고를 당했다. 머리를 강하게 얻어맞고 입원하고 회사를 퇴직했다. 그후 로이로제 기미가 있었다. 작년에는 후유증이 재발하여 3개월 정도 입원했다. 작년 9월 S학교에 잠역직으로 채용되어 ‘그래도 안심’이라며 기뻐했다. 그러던 중 부인이 7세의 장녀와 11세의 장남을 망치로 때리고 스스로도 왼손 동맥을 찌르고 죽었다. 그 10일 정도 전 아는 사람에게 ‘또 머리가 아프다. 생활이 괴롭다.’고 전화했다.”

우리가 매일 접하는 ‘사망 00명’ ‘부상 000명’이라는 보도의 그늘에는 이같이 처절한 인생의 길을 걷지 않으면 안될 사람들이 포함돼 있는 것이다.

문제는 여기서 끝나지 않는다. 교통사고는 단지 사고를 당한 사람만 불행하게 하는 것은 아니다. 아래 글을 보자.

“친정 오빠가 오년전 오토바이를 타고 가다가 사고를 당했어요 사고 당시 뇌사상태라 곧 사망했어요 그때 큰 애가 여섯살이었고, 작은 애가 네살이었어요 애들 엄마는 한 일년 정도 살다가 살 길이 막막해지자 자취를 감춰버리더라고요 지금 아이들은 삼촌이랑 고모하고 살고 있는데, 고모는 나이가 어린데도 학교를 못다니고 애들을 보살피고 있어요 삼촌은 나이가 서른 셋인데 아직 장가도 못들었어요 지금 그 삼촌마저 교통사고를 당해 직장도 못다니고”

“아들과 며느리가 고향에 갔다가 청소차에 치였어요. 아들은 죽고 며느리는 1년이 넘도록 광주 병원에 입원해 있어요 며느리는 머리가 정상이 아니고, 한쪽 눈도 안보

이고, 살아도 산 것이 아니에요 손자가 들인데 큰애는 열두살이고, 작은 애는 열살이에요 지금 내가 손주하고 700만원짜리 전세 살고 있는데, 애들은 충격이 커서 불안해 해요 인제 나도 몸이 시원치 않아요 나이도 일흔을 바라보고”

“남편이 사망한 것은 1970년. 교통사고로 의식불명인 상태로 이틀만에 숨을 거뒀다. 그때 큰딸의 나이는 세살, 큰아들은 한살이었다. 뺑소니 사고였기 때문에 보상금은 한푼도 받지 못했다. 생명보험 30만엔이 생명의 대가로 나왔다. 남편이 살아있을 때 친척에게 ‘죽어도 관계없다’고 차갑게 응답했다. ‘자식들은 여기저기 가져다 쥐라’는 소리도 들었다. ‘생활이 어려운 것은 눈에 보였다. 당연히 고민도 많았다. 그러나 이 자식들이 옆에 없었다면 나는 살아있지 않을 것이다.’고 그녀는 말했다.

생명보험 30만엔은 1년도 안돼 모두 날아갔다. 어린이들이 어려 누구에게 맡길 수도 없어서 일을 나갈 수 없었다. 친정에서 매월 5000엔을 가져다가 목숨을 이었다. 쌀을 사지 못하는 날도 많았다. 그럴 땐 물을 마시며 지내다가 친정에 가서 쌀을 꾸이기도 했다.”

### 비상한 각오로 운전 요구할 권리 있어

이것이 교통사고 이후 버려진 가족, 특히 어린이의 전형적인 모습이다. 운전하다가 사고를 내면, 운전자나 보행자의 생명을 앗아갈 뿐만아니라, 가족에게도 헤어내기 어려운 불행을 안겨준다. 그 비참함은 단지 운전자가 가족에게만 내려지는 것은 아니다. 아무런 이유도 없이 당하는 보행자 가족들까지 그런 비참한 처지로 몰아넣는다. 그러므로 다른 사람의 가족까지 생각하여 비상한 각오로 운전을 하게 요구할 권리를 갖는 것이다.

한 어린이의 피맺힌 절규를 들어보자.

“넓은 길도 없고우리가 다닐 곳을 차가 다닌다/만약 자동차 회사 사장의 소중한 어린이가/자상한 우리 아버지와 같이/뒤쫓아온 차에 치여 죽음을 당한다면/그래도 차를 만들어 팔까/...../이렇게 사람을 죽이면서까지 많은 차가 있어야 하는/가지를 줄여서 나라가 가난하게 되고/우리 집이 가난해져도/아버지가 살아날 수 있다면 얼마나 좋을까/없앨 수 없는 차인가”



## 장애인의 눈과 귀, 그리고 손과 발 3년

대담 백 형 기  
녹색교통운동 간사

누가 알아주든 주지 않든, 거동이 불편한 장애인의 눈과 귀, 그리고 손과 발의 역할을 3년 동안 묵묵히 하고 있는 사람이 있다. '부름의 전화'에서 지원활동을 하고 있는 이향희 주부가 바로 그 사람.

### 사흘에 한번꼴로 안내활동

이향희 주부가 장애인의 눈과 귀, 그리고 손과 발이 되기 위해 집을 나선 회수는 지난 93년 한

해만도 111번. 사흘에 한번 꼴로 장애인을 안내하러 나선 것이다. 집안 살림을 꾸려야 하고, 중학교 1학년과 국민학교 5학년에 다니는 아이를 둔 가정주부로서 결코 쉬운 일이 아니다.

이향희 주부가 안내하는 장애인은 주로 시각 장애인이다. 시각 장애인은 팔만 잡아주면 잘 걸어가지만, 지체 장애인의 경우 휠체어를 밀고 다니기 때문에 힘이 많이 들어 주로 남성 활동

자들의 몫이라고 한다.

### 주로 시각 장애인 안내 맡아

보도 블록 하나 제대로 깔려 있는 것 없이 온통 요철 투성이고, 횡단보도를 건널 땐 턱없이 높은 턱을 오르내리기가 쉽지 않다. 높이가 5cm만 되는 장애물이 나타나도 휠체어가 오를 수 없기 때문이다. 그러나 그 정도면 그래도 여성 활동자들도 할 만하다. 지체 장애인들이 주로 이용하는 곳은 병원이다. 병원은 대개 차를 타고 가야 한다. 그러나 휠체어를 가진 사람이 차를 타는 것은 상상외의 난관에 부딪친다. 택시를 타는 것이 가장 간편하지만, 휠체어를 보고 세워주는 마음씨 좋은 운전자를 찾기가 그리 쉽진 않다. 그래서 휠체어를 탄 장애인을 멀찌기 세워놓고, 택시를 세우곤 차가 출발하기 전에 휠체어를 안고 뛰어야 한다.

버스를 탈 경우도 상황은 별로 다르지 않다. 버스 기사 역시 휠체어 기피증에 걸려 있기는 마찬가지라고 한다. 숨비꼭질을 해서 버스를 타면 당장 휠체어가 문제다. 장애인을 버스에 태우고 난 뒤, 휠체어를 가지려 다시 승강장으로 내려서면 야속하게 그냥 출발하는 버스도 없진 않다.

### 장애인 길나서기 너무 힘들어

그래서 지하철로 가보지만, 지하철 역시 난공불락의 성이다. 휠체어 리프트가 설치된 역도



거의 없지만, 그나마 있는 것도 이용하기가 참으로 불편하다. 장난으로 벨을 누르는 경우가 많다는 이유 때문에 휠체어 이용 벨을 눌러도 일손이 딸리는 역무원들이 나와주는 경우는 별로 없다. 그러나 휠체어 리프트도 없는 계단을 오르내린다는 것은 여성으로선 거의 불가능하다. 보통 사람이라도 평지보다 2배 이상의 에너지가 소모되는 계단을 장애인과 휠체어를 모두 옮겨놓다 보면 허리가 쉴 지경이기 때문이다.

차를 타고 병원 앞에 간다고 해서 난관이 끝나는 것은 아니다. 의원급 병원은 대개 2층에 있는 경우가 많기 때문이다.

그래서 지체 장애인의 경우는 대개 남성 몫이고, 그것도 건장한 남성이어야 한다고 한다.

이항희 주부가 이렇게 힘든 장애인 안내 활동을 지원하고 나선 데는 그이 나름의 이유가 있다.

### 소중한 시간 헛되어 보낼 수 없어 뜻있게 쓰려고 활동 나서

시집간 지 얼마 지나지 않아 2개월 동안 투병 생활 끝에 시아버지가 돌아가신 다음, 이번에는 시어머니가 병석에 누웠다. 시어머니의 대소변을 받아내며 모든 정력을 쏟은 그이의 정성도 아랑곳 없이 시어머니는 91년 7월 13년의 투병을 끝으로 세상을 떠났다. 시어머니가 세상을 떠나신 후 그이는 새로운 환경을 맞았다. 8시 아이들이 학교

를 가고 나면, 아이들이 돌아올 3시까지의 혼자만의 시간을 가지게 된 것이다. 그이로선 그 시간이 그렇게 소중한 수가 없었다. 그이는 그 시간을 누군가 자신의 도움을 필요로 하는 사람들을 위해 바치기로 마음먹었다.

그때부터 그이는 성당이나 교회, 그리고 구청에서 운영하는 고아원이나 사회복지 시설을 찾았다. 그러나 어디서건 파트 타임을 원하는 경우는 거의 없었고, 개인별로 하는 활동을 어렵다는 말만 들었다.

### “돕는 게 아닌 할 일 하는 것”

그러나 그이는 그것으로 주저앉지 않았다. 어딘가 자신과 같은 사람이 할 수 있는 일을 제공하는 곳이 있을 것 같았다. 그리고 기억은 잘 나지 않았지만, 신문에서 그런 단체가 있다는 걸 본 기억도 있었다. 그래서 그이가 뒤진 것이 바로 전화번호부. 전화번호부 책장을 한장 한장 뒤지던 그이는 마침내 ‘부름의 전화’라는 단체를 찾아내는데 성공했다.

장애인 안내 활동을 하겠다고 나서자, 그 동안 아내의 고생을 곁에서 지켜본 남편이 펼쳐 두고 나섰다.

“당신, 여태까지 고생한 걸로 모자란단 말이야. 왜 그 곳은 일을 또 하려 들어.”

활동에 대한 반대가 아니라, 따뜻한 애정의 표시에 불과했던 남편의 반대가 그이의 활동을 가로막는 장벽이 되진 않았다.

## 부름의 전화 장애인의 동반자

시각이나 지체가 부자유스러운 장애인이 부름 맨 언제든지 달려가는 단체. 1987년 10월 28일 창립된 부름의 전화(701-7411.2)는 완전 자활동자로 구성되어 있고, 활동은 처음부터 끝까지 무료다. 길안내를 하고 교통비를 받지 않는 것도 이 단체의 원칙 가운데 하나다.

현재 부름의 전화를 이용하는 장애인 수는 1,800여명. 시각 장애인이 70%로 가장 많고, 휠체어를 타야 하는 지체 장애자가 28%이며, 기타 장애인이 2%다.

이용 목적은 길 안내나 병원 이용이 가장 많고, 민원업무, 모임 참석, 쇼핑 등의 안내도 적지 않으며, 집안일을 도와달라는 부름도 있다.

400여명으로 구성된 자원 활동자 40%가 남성이며, 60%가 여성이다. 그러나 이들은 400만명에 달하는 장애인의 부름에 응답하는데 부족하다. 그러므로 “정말로 필요한 일 아니면 응할 수 없다”는 것이 이 단체 창립이후 7년동안 활동대장을 맡고 있는 김정희(57.여)씨의 설명이다.

절대 인원이 부족하다고 해서 아무나 활동 대원으로 받아들이지 않는다. 장애인에 대한 인식이 확고해야 한다는 점은 기본 전제고, 활동대원이 되려면, 특별한 자격이 필요하다. 즉 직업이 없는 사람은 부름의 전화 대원이 될 수 없다. 또 고등학생은 부모의 동의 없이 대원이 될 수 없다.



그이의 설명에 남편도 동의할 수 밖에 없었고, 지금 남편은 두 아들과 함께 그이 활동에 가장 열렬한 후원자가 되었다.

“남을 돕는다는 생각보다 내가 할 수 있는 일을 한다는 생각으로 활동한다”는 이향희 주부는 시각 장애인을 안내하면서 콧끝 찡한 감동을 맛보기도 했다고 털어놓는다.

### 남들은 장애인 보면 코골 째해

“지금 50세 된 중도 실명(中道失明) 시각 장애인입니다. 한 댄 집에만 있다가, 새빛맹인교회에서 재활교육을 받았나 봐요 그 전까지만 하더라도 남의 도움을 받을 줄만 알았다는 거예요 누굴 도울 수 있다곤 생각을 안했대요. 그러다가 같은 시각 장애인끼리 한달에 한번씩 양로원을 방문하여 무료로 침도 놓아주고, 안마도 해줬대요. 자기도 할 일이 있다는 사실을 알고 그렇게 기쁠 수가 없었다는 이야길 들었어요. 세상을 살아간다는 것이 바로 이런 거라는 생각이 들었어요. 봉사활동이니 하는 거창한 이름을 붙이지 않아도 좋아요. 자기가 처해 있는 상황에서 할 수 있는 일을 하는 게 인생살이 아닐까요?”

### 식당서 나무젓가락 줄맨 분노

그러나 활동중 항상 감동만 맛보는 건 아니다. 친구들이 별난 사람 취급하기도 하고, 지나가는 사람들이 이상한 동물 취급하며 바로보는 시선도 찻나들

이땐 견디기가 쉽지 않았던 모양이었다.

“한번은 시각 장애인과 같이 음식점에 들어갔어요. 서비스하는 사람이 와서 스텐 젓가락과 숟가락을 가져다 줬어요. 그리고 조금 있다 그 사람이 다시 오더라고요. 그러곤 시각 장애인 앞에 놓인 스텐 젓가락과 숟가락을 거둬가고, 나무 젓가락과 플라스틱 숟가락을 가져다 주더라고요. 페스트처럼 위험한 전염병 환자도 아닌데. 싸워서 뭘 일 같으면 싸우고 싶었어요.”

이향희 주부가 겪은 이쁨은 그것 만이 아니다.

### “아가씨 차비가 아까워?”

“상이군인을 안내할 때였어요. 의뢰인이 1급 상이용사는 보호자 1인까지 무임승차할 수 있다고 하면서 증명서를 건네주더라고요. 증명서에는 분명히 보호자 1인까지 무임승차할 수 있다고 적혀 있었어요. 그러나 버스에 올라타고 난 후 많은 승객들에게 망신을 당해야만 했어요. 저는 운전기사에게 증명서를 내보이고, 뒷문쪽으로 가서 서자 ‘아가씨. 왜 차비 안내요?’ 하는 거예요. 나는 중학생 아들까지 둔 나보고 그럴 리는 없다고 생각했어요. 그런데 모든 승객들이 나를 쳐다보지 않았어요. 운전기사에게 ‘1급 상이용사는 보호자 1명까지 무임’이라고 말했지만, 자기는 모르는 일이라며, 빨리 돈을 내라는 거예요. 상이용사 증명서를 보여줬지만, 운전기사

는 막무가내였어요. ‘차비가 없어서 그래. 차비가 아까워. 차비 아까우면 걸어나.’ 라는 폭언을 들으면서도 우리는 끝내 차비를 내지 않았어요.”

### 안내인 할인제도도 있어야

그러나 1급 상이용사가 아닌 경우 시내버스, 고속버스, 좌석버스는 할인이 전혀 없기 때문에 가뜰이나 수입이 적은 일반 장애인의 경우 수입의 상당액을 교통비로 소비하고 있다며, 장애인의 교통비 할인 제도가 시급하다고 말하는 이향희 주부는 장애인 안내인 1명의 할인도 동시에 시행돼야 한다고 덧붙였다.

“장애인이 가장 손쉽게 이용할 수 있는 것은 역시 택시예요. 그러나 일반 택시는 타기 어렵고, 그래서 맹인 전용 콜택시나 맹인복지회 자가용을 찾습니다. 그러나 맹인 전용 콜택시는 가격이 너무 비싸고, 맹인복지회 차량은 가격은 싸고 편리하지만, 하루 종일 통화해도 계속 통화 중일 정도로 이용자가 많아 이용이 쉽지 않아요. 그러므로 안내자가 꼭 필요합니다.”

하루 서너시간의 장애인 안내가 쉽지는 않지만, “엄마. 훌륭해”하며 엄지 손가락을 세우는 두 아들의 격려에 하루의 피로를 모두 잊는다는 이향희 주부는 자신의 거동이 불편하지 않는 한 이 활동을 계속하리란 눈빛으로 집안일이 바쁘다며 종종 이 발걸음을 재촉했다.



등록인	페이지	번호
	A4	168

더 넓고 더 가까운 세상 만들기

“장애인의 자유로운 이동은  
생명입니다”

장애인편의시설촉진시민모임



# 장애인편의시설촉진시민모임

## 1. 설립목적

장애인, 노인, 어린이 등 우리 사회의 이동약자들이 각양의 사회활동을 자유롭고 제약없이 향유할 수 있는 제반 여건의 구비를 촉구함을 목적으로 한다.

## 2. 설립배경

- '78년 10월 휠체어장애인 윤태호(당시 고등학생)군 새벽길에 교통사고로 사망
- '84년 9월 19일 휠체어장애인 김순석씨 자살  
- 보도턱을 낮게 해달라는 유서를 서울시장에게 남김
- '87년 2월 18일 시각장애인 이춘광(당시 숭실대 4학년)씨 당산역에서 사람들에게 밀려 철로에 떨어져 사망
- '92년 3월 21일 뇌성마비대학생 백원욱씨 교정에서 전동휠체어가 도로턱에 부딪히며 운동장 스탠드 계단에 떨어져 사망
- '97년 3월 17일 장애인 노인 임신부 등의 편의증진보장에 관한 법률(이하 편의증진법) 국회통과

장애인에게 있어서 자유로운 이동의 보장은 생존과 밀접한 관계를 갖는다. 84년 김순석씨는 서울시장에게 보도블럭의 턱을 없애고 경사지게 만들어 달라는 유서를 남기고 자살했다. 그러나 17년이 지난 오늘에도 여전히 거리의 턱과 보도블럭은 많은 죽음의 항거를 비웃는 듯 장애인의 앞길을 가로막고 있다.

지난 17일로 장애인 노인 임신부 등의 편의증진에 관한 법률이 우여곡절 끝에 통과되었다. 법사위에 상정되기 전의 단일안이 대폭 수정되었기 때문에 장애인계 일부에서는 장애인고용촉진법처럼 있으나마나한 법이 되는 것이 아니냐는 우려의 목소리도 들린다. 근래의 이런 일들을 통해 정책결정자들의 장애인에 대한 의식수준의 정도를 가늠해 보게 되며, 과연 장애인계에서 죽음의 항거에 준하는 노력을 얼마만큼 해왔는가 하는 뼈아픈 반성을 하게 된다.

그러나 이제 우리가 나서야 할 차례이다. 편의증진법이 마련되기 전에는 편의시설을 설치하지 않아도 법적으로 강제력을 동원하기가 어려웠다. 그래서 많은 장애인이 일년에 고작 한 두 번의 외출에 만족을 얻어야 했고, 학교에 편의시설이 되어 있지 않아서 학교에서 수업을 받을 수가 없어도 아무 할 말이 없었다. 또한 어렵게 구한 직장도 편의시설의 부재로 일찍 사표를 내기가 다반사였다. 그러나 이제는 더이상의 희생을 묵과해서는 안된다. 우리가 그동안 보아온 일련의 연속된 죽음과 각종 사고는 비단 장애인에게만 일어나는 일이 아니다. 바로 우리 할아버지, 할머니들의 이야기이고 나 자신의 일이며 또한 우리 자식들이 언젠가는 겪게 될지도 모르는 일인 것이다.

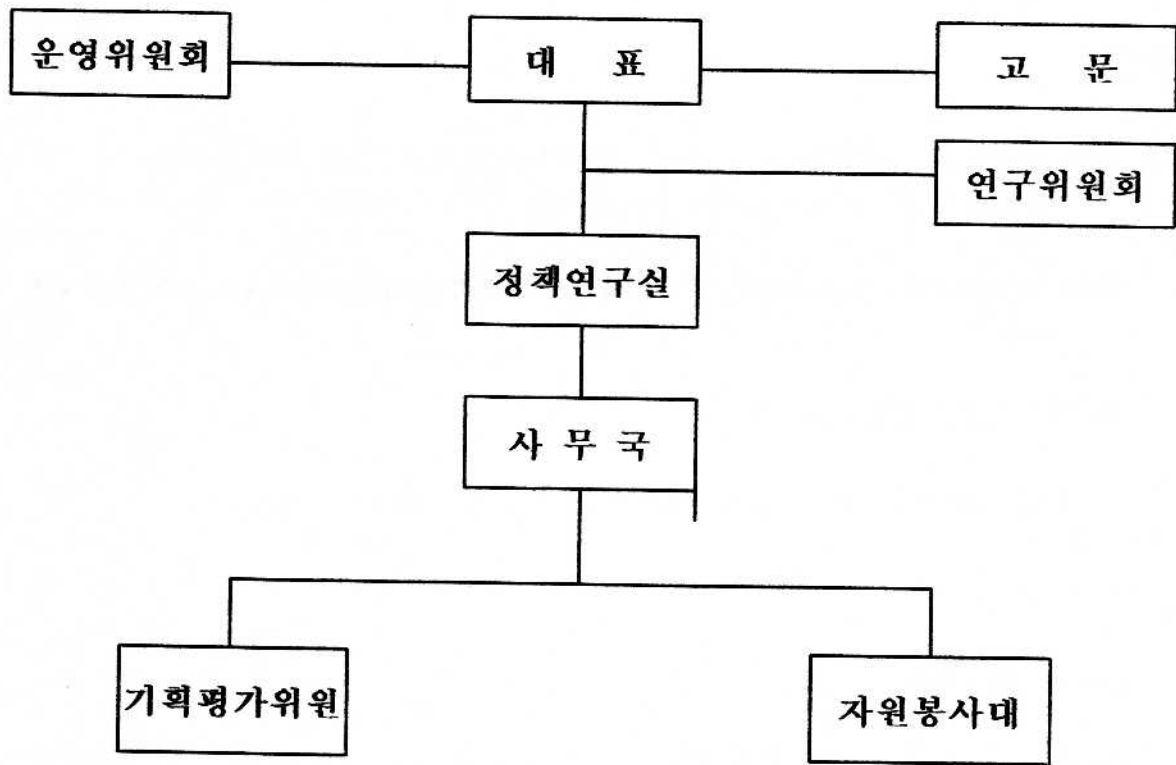
장애인, 노인, 유모차를 미는 어머니로부터 트롤리로 요구르트를 배달하는 아주머니까지 모든 사람들이 가고자 하는 곳에 안전하고 편리하게 갈 수 있고 또 하고자 하는 일을 불편없이 수행할 수 있는 사회를 앞당기기 위하여 편의모임의 태동은 필연적이다.



### 3. 목적사업

1. 장애인의 “완전한 사회 참여”를 보장받기 위한 편의시설 설치 촉구.
2. 편의시설에 대한 대시민 홍보 활동
3. 장애인편의시설증진법의 시행을 촉진하기 위한 건의, 감시 활동
4. 우리실정에 맞는 편의시설에 관한 연구작업
5. 편의시설 개선에 관한 대안 제시
6. 편의시설에 관한 해외사례 번역
7. 편의시설 안내

### 4. 조직 및 구성



**대 표 :** 이계준(연세대 신과대 교수)

약력: 1932년 평양출생, 감리교신학대학졸업,  
보스턴신학대학 신학석사, 예머리대학 신학대학원 목회학박사,  
연세대 교목실장 및 교수 역임  
현재 연세대 신과대 교수



**고 문 :** 이성재(국회의원)      유재건(국회의원)      김고광목사(수표교회)  
김호식목사(예담교회)      이성희목사(연동교회)      허원배목사(공덕감리교회)

**운영위원회 :** 채규철(한빛장애인이동봉사대대표)      문홍주(공동체연구원장)  
남정도(한경화학대표)      이택규(영남엔지니어링 대표)  
백진양(한빛회운영위원)

**연구위원 :** 강병근(건국대 건축공학과),      금기정(명지대 교통공학과),  
김기환(연세대 사회복지학과),      남윤옥(수원전문대 건축설비학과),  
신현순(이화여대 특수교육학과),      양내원(한양대 건축공학과),  
양승두(연세대 법학과),

**사무국 :** 전정옥(사무국장), 한경환(간사), 비상근간사 1인, 자원활동가 2인

**기획평가위원 :** 편의시설을 직접 이용하여 평가하는 장애인 및 자원봉사자로 구성

**자원 봉사대 :** 편의시설 조사 및 캠페인 등 수행

## 5. 경과

'96년 4월: 한빛장애인이동봉사대를 이용하는 장애인 대표 모임인 기획 위원회에서  
장애인 편의시설 설치를 촉구하고 평가하는 기구의 설립을 제안

6월: 한빛회운영위원회(위원장 채규철)에서 연세대학 이계준교목에게 시민모임의 결성  
의뢰

7월: 시민모임 결성 준비 착수

9월: 한빛회운영위원회인 백진양 씨를 모임 결성 실무 책임자로 내정

10월: 운영위원 위촉

11월: 고문, 연구 위원 위촉

12월: 연세대 알렌기념관에서 장애인편의시설 설치를 촉구하는 시민의모임 결성식을  
함 (장애인 회원 및 봉사자 60여명 평가 위원으로 참여)

'97년 1월: 사무국장, 연구 실장, 간사 초빙, 첫 운영 위원회 개최  
KBS-R 내일은 푸른하늘, BBS 꺼지지 않는 등불에 편의모임 소개



2월: 전용 사무실 운영

“편의전화” 개설 (02-991-7444)

복지연합신문 창간호에 편의모임 소개

PC통신 나우누리에 작은 모임 개설, 천리안은 개설준비중

사무국장 필리핀 편의시설 탐방(10일간) : 한경화학에서 경비 지원

3월: 지하철 5호선 편의시설 실태 조사 시작(현재 조사중)

SBS-R 강부자 송승환입니다에 편의모임소개

교통방송에 장애인주차장과 편의증진법에 대한 인터뷰

4월: EBS라디오방송에 편의모임 소개

평화방송 “함께 가는 길” 편의증진법 대담회에 참석

## 6. 3개년 사업 계획(안)

### 제1차년도('97년)

- ◆ 4월 장애인 주간 행사 “더 넓고 더 가까운 세상 만들기”
- ◆ 5월 편의시설 관련 수기집 발행
- ◆ 5월 편의시설 필요성 홍보 및 모금운동
- ◆ 3월 공공 기관 편의시설 실태 조사 착수  
지하철 5, 6, 7 호선 실태 조사 (현재 5호선 조사중)  
은행, 패스트푸드점, 버스터미널, 종교 시설 등 편의시설 실태 조사
- ◆ 8월 한국 영화 자막 삽입 캠페인  
청각 장애인의 정보접근권보장을 위한
- ◆ 9월 편의전화에 접수된 사례 실태 조사. 사례집 발행
- ◆ 10월 세계 편의시설 탐방
  - 호주 : 12월 한국과 호주의 편의시설 비교사진전을 목적으로 함
  - 일본 : 일본 대학의 편의시설을 탐방하여 국내 대학과 비교, 검토
- ◆ 11월 연 2회 무크지 발행 (연구 위원들의 연구 결과에 따른)
- ◆ 12월 세계장애인의 날 기념, 세계 편의시설 비교사진전 및 사진집 발행
  - 한국과 호주의 주요기관(정치, 경제, 문화, 교육, 통신, 교통 등)에 대한 편의시설 비교전
  - 대도시와 지방 순회 전시
  - 한호 편의시설 관련 자료집 발간



## 제 2차년도( '98년)

- ◆ 지방 지부 설립 및 사단법인화 추진
- ◆ 연구 위원 세미나 개최
- ◆ 편의시설에 관한 해외자료 번역 출판
- ◆ 지방 편의시설 실태 조사
- ◆ 세계 편의시설 탐방(필리핀, 유럽) 및 사진전
- ◆ 장애인의날, 세계장애인의날 기념 캠페인
- ◆ 장애인 해외여행 안내서 발행 (호주 시드니안내책자, 필리핀의 마닐라 안내책자)

## 제 3차년도 ('99년)

- ◆ 국제 장애인 교류대회 개최
- ◆ 서울시 편의시설지도 발행  
(국철, 지하철 전 구간, 공공건물의 편의시설 조사후 이용지도 제작)
- ◆ 장애인 해외여행 안내서 발행(유럽 여행 안내책자)
- ◆ 연구 위원 세미나 개최-편의증진법 시행 1년 평가
- ◆ 세계장애인의날 기념 캠페인

# “더 넓고 더 가까운 세상 만들기” 계획(안)

## 1. 목 적

- 1) 장애인과 비장애인 서로간의 편견과 오해의 벽을 허문다
- 2) 각 장애인 단체 및 시민 단체와의 유대 강화
- 3) 국회의 편의시설 증진법 통과에 따라 시민들에게 편의시설 설치의 당위성을 알린다.
- 4) 편의시설 조사 결과보고서를 서울시청 민원실에 전달하여 편의시설 설치를 촉구

## 2. 캠페인 개요

사업명칭 : 더 넓고 더 가까운 세상 만들기  
일 시 : 97년 4월 14일 (월) - 19일 (토)  
장 소 : 을지로의 5군데  
주 최 : 장애인 편의시설 촉진 시민모임  
후 원 : 재활재단 외  
참가인원 : 총120명정도 (1회 20명정도, 장애인과 자원활동가로 구성)  
참가단체 : 한벗 장애인이동봉사대 외 자원활동가







.편의시설은 문의 손잡이부터 엘리베이터 등 조금만 살펴보면 무궁무진합니다

2) 다음은 편의시설, 접근권에 해당되는 내용들입니다

- . 장애인용 주차장 : 장애인용 주차장 여부, 주차가능 대수, 장애인용 엘리베이터와의 거리 , 안내여부, 일반차량주차시단속여부, 주차경비원의 친절도, 장애인의 차량시 할인 혜택 , 주차공간의 크기 및 바닥마감재
- . 검용엘리베이터 : 엘리베이터 앞 안내표시 , 거울부착(휠체어장애인의 눈높이) 버튼위치, 점자표시 ,
- . 문의 손잡이 ,문의 넓이 , 바닥의 미끄럼방지를 위한 마감재료여부 , 전자문인지 , 회전문인 경우 대체수단 있는지의 여부
- . 장애인화장실 여부 : 남녀공용인지 아님 각 남녀별화장실에 설치되어있는지,화장실 크기, 손잡이 여부, 비상벨여부, 혹 창고로 사용하고 있는지
- . 공연장에는 장애인을 위한 좌석여부(착탈의자) , 장애인을 위한 예약전화여부(청각장애인을위한 팩스), 장애인이 올 경우 서비스안내원여부
- . 책주문서서비스에 장애인을 위한 별도의 코너가 있는지(청각장애인을 위한), 매장안내판에 장애인화장실 , 이동경로 등이 표시되어있는지
- . 경사로 : 경사각도, 미그럼 방지마감재, 손잡이 등이 있는지, 경사로 등에 대한 안내

## 5. 활동내용

- 1) 각 방문기관의 편의시설 등을 조사한다.
  - 2) 조사된 편의시설 실태보고서를 작성하여 각 방문기관과 시청민원실에 접수한다. 캠페인이 끝나고 상황에 따라서는 각 신문사, 방송국에 보도한다.
  - 3) 각 조별로 활동하는 것을 원칙으로 한다.
  - 4) 매회 활동시 평가회를 한다.
  - 5) 현 편의시설의 상태를 개선하기 위한 대안을 모색한다.
  - 6) 참가자 전원의 캠페인 활동전반에 대한 글을 모아 자료집을 만든다  
예: 대중교통수단을 이용하면서 느낀점, 방문을 통한 느낌 등 등
  - 7) 참가자들은 시간엄수, 편의시설 조사등 철저를 기하여 주시기 바랍니다
  - 8) 구체적인 활동내용은 매일 활동전에 알려드립니다
- 9) 장애인편의시설 촉진시민모임에 대한 소식은 현재 나우누리에 올라와 있습니다.

**나우누리 Go ssociety 14 ,**

또는 accessk(전정옥) volunter(한경환) 97jae(이연재)  
shot(이현준) pauler (배용호)로 편지 주시기바랍니다

\*\*\*\*기타 궁금하신 사항이나 변경되는 경우가 있을시에는 연락주시기 바랍니다.전화991-7444, 또는015-8338-9551(전정옥)입니다



**더 넓고 더 가까운 세상 만들기 안내서**  
**(장애인참가자용)**

내 용

- |                 |   |
|-----------------|---|
| 1)자원활동자에 대한 에티켓 | 2 |
| 2)캠페인 진행 지침     | 2 |
| 3)기타            | 2 |



**고 문 :** 이성재(국회의원)      유재건(국회의원)      김고광목사(수표교회)  
김호식목사(예담교회)      이성희목사(연동교회)      허원배목사(공덕감리교회)

**운영위원회 :** 채규철(한빛장애인이동봉사대대표) 문홍주(공동체연구원장)  
남정도(한경화학대표)      이택규(영남엔지니어링 대표)  
백진양(한빛회운영위원)

**연구위원 :** 강병근(건국대 건축공학과),      금기정(명지대 교통공학과),  
김기환(연세대 사회복지학과),      남윤옥(수원전문대 건축설비학과),  
신현순(이화여대 특수교육학과),      양내원(한양대 건축공학과),  
양승두(연세대 법학과),

**사무국 :** 전정옥(사무국장), 한경환(간사), 비상근간사 1인, 자원활동가 2인

**기획평가위원 :** 편의시설을 직접 이용하여 평가하는 장애인 및 자원봉사자로 구성

**자원봉사대 :** 편의시설 조사 및 캠페인 등 수행

## 5. 경과

**'96년 4월 :** 한빛장애인이동봉사대를 이용하는 장애인 대표 모임인 기획 위원회에서 장애인 편의시설 설치를 추구하고 평가하는 기구의 설립을 제안

**6월 :** 한빛회운영위원회(위원장 채규철)에서 연세대학 이계준교목에게 시민모임의 결성 의뢰

**7월 :** 시민모임 결성 준비 착수

**9월 :** 한빛회운영위원회인 백진양 씨를 모임 결성 실무 책임자로 내정

**10월 :** 운영위원 위촉

**11월 :** 고문, 연구 위원 위촉

**12월 :** 연세대 알렌기념관에서 장애인편의시설 설치를 촉구하는 시민의모임 결성식을 함 (장애인 회원 및 봉사자 60여명 평가 위원으로 참여)

**'97년 1월 :** 사무국장, 연구 실장, 간사 초빙, 첫 운영 위원회 개최  
KBS-R 내일은 푸른하늘, BBS 꺼지지 않는 등불에 편의모임 소개

# 1. 장애인 참여자 지침

## 1) 자원활동자에 대한 에티켓

- (1) 지나치고 무리한 부탁은 삼가합니다.
- (2) 서로 예의를 지킵니다.
- (3) 자원활동자의 입장도 고려합니다.
- (4) 서로 감사하는 마음을 가집니다.

## 2) 캠페인 지침

- (1) 캠페인의 목적을 분명히 숙지하도록 합니다. 이번 캠페인의 목적은 장애인 편의시설의 미비를 홍보하고 편의증진보장법을 널리 알리는데 있습니다.
- (2) 행동할 때는 직원들의 진행에 적극 협조합니다.
- (3) 개별행동은 삼가합니다. 화장실 사용 등으로 자리를 잠시 뜰 때는 반드시 진행하는 직원들에게 알립니다.
- (2) 캠페인장에 올 때와 갈 때는 필요시 요청하면 자원활동자가 동행합니다.
- (3) 교통수단은 대중교통을 이용합니다.
- (4) 각 기관이나 시설을 방문할 경우에는 단순한 관광이나 방문이 아닌 고객으로서의 방문을 목적으로 합니다. 따라서 은행을 방문할 경우에는 새로 통장을 개설하거나 예금, 지급 등의 불일을 보도록 합니다. 또한 서점 방문 때는 그동안 필요했던 서적을 구입합니다. 이에 대한 필요한 예산은 각자 부담합니다.
- (5) 캠페인 활동 기간 내내 당당하게 행동하나 따뜻한 웃음과 미소를 잃지 않도록 합니다.
- (6) 항상 시민들에게 홍보하는 일을 잊지 맙시다. 방문 장소, 오고 가는 길, 도와주는 시민에게 홍보물을 나누어 줍시다.
- (7) 주위 가족, 친지, 친구들에게도 적극 홍보합니다.
- (8) 이번 캠페인을 마치고 캠페인 참여기를 모아서 자료집으로 엮고자 합니다. 참여를 마치고 집에 돌아가시면 그날 캠페인에 대해 느낀점이나 건의 사항 등을 원고로 만들어서 보내도록 합니다. 따라서 캠페인을 하면서도 이를 염두에 두고 행동합니다.

## 4. 기타

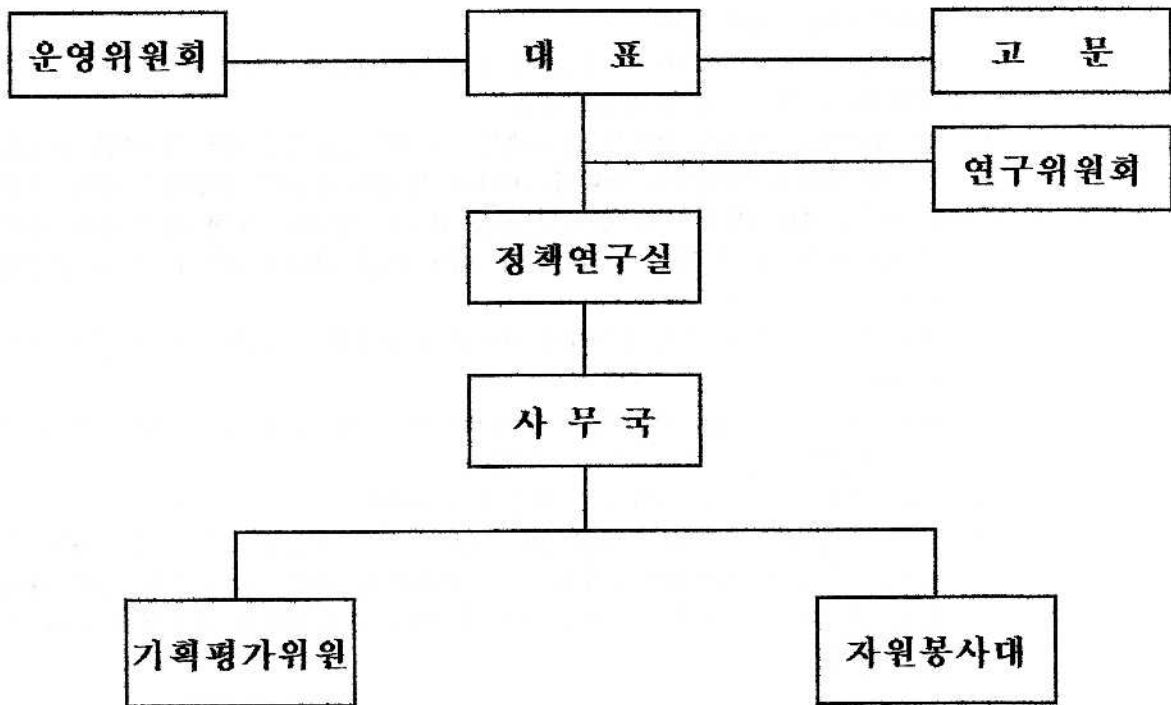
이번 캠페인에 대해서 MBC의 PD수첩과 KBS의 사랑의 가족에서 촬영을 한다고 합니다. 우리의 목적이 방송 출연을 하기 위한 것은 아니지만 이러한 방송을 계기로 널리 홍보할 수 있는 계기가 될 수 있다고 생각합니다. 참여하시는 장애인참여자와 자원활동자 여러분의 양해를 구합니다.



### 3. 목적사업

1. 장애인의 “완전한 사회 참여”를 보장받기 위한 편의시설 설치 촉구
2. 편의시설에 대한 대시민 홍보 활동
3. 장애인편의시설증진법의 시행을 촉진하기 위한 건의, 감시 활동
4. 우리실정에 맞는 편의시설에 관한 연구작업
5. 편의시설 개선에 관한 대안 제시
6. 편의시설에 관한 해외사례 번역
7. 편의시설 안내

### 4. 조직 및 구성



**대 표** : 이계준(연세대 신과대 교수)

약력: 1932년 평양출생, 감리교신학대학졸업,  
보스톤신학대학 신학석사, 에머리대학 신학대학원 목회학박사,  
연세대 교목실장 및 교수 역임  
현재 연세대 신과대 교수

**더 넓고 더 가까운 세상 만들기 안내서**  
**(자원활동가용)**

↓  
02-42

내 용

1)휠체어 다루는 요령	2
2)시각 장애인 안내 요령	6
3)청각 장애인 에티켓	9
4)캠페인 진행 지침	13
5)기타	13



# 1. 자원활동자 지침

## 1) 휠체어 다루는 요령

### 휠체어 조작 요령

정지 : 휠체어를 움직이지 않을 때는 평평한 지면에 두며 브레이크를 항상 잠궈 두어야 한다.

특히 장애인이 내리고 탈 때에는 브레이크가 잠겨 있는지를 반드시 확인하는 습관을 익힌다. 브레이크가 잠겨 있지 않은 상태에서 타고 내리면 미끄러져 다칠 우려가 높다. 브레이크는 3단으로 나뉘어 있는데, 2단 브레이크는 경사로를 내려갈 때나 미끄러운 바닥을 이동할 때 사용한다.

### 휠체어 접기와 펴기

접기 : 발판을 제친 후 의자 바닥천의 가운데 양쪽 모서리를 잡고 들어 올린다.

펴기 : 한쪽 바퀴만 약간 들어 기울인 후, 손바닥으로 지면에 닿아 있는 바퀴쪽 의자 바닥의 구석 부분을 누른다(양바퀴가 지면에 닿아 있는 상태에서 의자 바닥을 누르면 바퀴와 지면에 마찰로 인해 잘 펴지지 않는다).

# 휠체어를 접은 상태에서 옮길 때는 앞바퀴를 들고 뒤로 누인 상태에서 굴린다.

### 휠체어 평지 이동(밀어 주는 경우)

가. 바닥이 고른 길을 택한다.

휠체어는 바퀴의 진동 흡수가 나쁘며 특히 앞바퀴는 작은 돌출물에도 심하게 흔들리어 이를 몸에 그대로 전한다. 그러나 뒤에서 밀고 있는 봉사자는 진동을 잘 느끼지 못하므로 도로 상태에 유의해야 한다. 돌맹이가 많은 곳, 갑자기 패인 곳이나 나무토막 등이 가로놓인 길은 피해야 하며, 부득이한 경우에는 속도를 늦추거나 휠체어를뒤로 누여 뒷바퀴만으로 진행하도록 한다(뒷바퀴는 진동흡수가 비교적 낮다). 특히 야간에는 도로 상태를 확인하기 어려우므로 각별한 조심을 해야 한다.

나. 속력을 내지 말라.

흔히 처음 휠체어를 밀어 보는 젊은 봉사자들은 빨리 밀고픈 충동을 느낀다. 심지어 다른 사람과 경주를 벌이는 경우도 있다. 그러나 이는 극히 위험하기 짝이 없는 일이다. 빨리 달리면 휠체어 팔받이를 잡을 수 없는 사지마비나 뇌성마비 혹은 체중이 가벼운 장애인들은 중심을 잡지 못하므로, 충격이나 급정거 시 앞으로 떨어져 큰 상처와 골절을 당한다. 빨리 달릴 경우, 패인 곳이나 돌출물에서의 충격은 몇 배로 커져 휠체어에 전달된다. 실제로 휠체어에서 장애인이 떨어지는 사고의 대부분은 이 같은 경우이다.

다. 턱과 모서리, 패인 곳을 조심하라.

장애인이 휠체어에서 떨어지는 사고의 대부분은 봉사자가 다른 곳을 보고 있는 사이에 턱이나 패인 곳에 갑자기 부딪칠 때 일어난다. 또한 문을 통과할 때