

제48차 정책토론회

광주시민과 함께 하는 장애인복지 정책제안 토론회 왜 우리는 안전하지 않는가?

- 2019. 9. 5.(목) 14:00~16:30
- 장소 광주광역시의회 예산결산위원회실(5층)
- 주최  **광주광역시의회**
Gwangju Metropolitan Council
- 공동  **(사)광주장애우권익문제연구소**
- 주관  **광주광역시장애인종합복지관**
Gwangju community rehabilitation center

제8대 광주광역시의회 제48차 정책토론회

광주시민과 함께 하는 장애인복지 정책제안 토론회 왜 우리는 안전하지 않는가?

☐ 토론회 순서

시 간		내 용		비 고	
사회 : 김호곤(광주광역시장애인종합복지관 사무국장)					
1부	14:00~14:05	개회 및 토론회 취지 설명		최 완 옥 광주장애우권익문제연구소 소장	
	14:05~14:15	내빈소개 및 인사말			
	14:10~14:20	시상식			
좌장 : 장연주 (광주광역시의원)					
2부	14:20~14:40	주제 발표	광주! 장애인편의증진을 통한 안전한 도시 만들기	유 승 주 광주보건대학교 사회복지학과 교수	
	14:40~15:00	정책 제안 발표	영구임대주택에 거주하는 장애인이 살기 편한 동네만들기	이 형 일 실로암사람들 활동가	
	15:00~15:20		보행약자의 안전하고 자유로운 이동로(보행로) 조성관련 통합법 마련	변 금 섭 광주광역시 장애인종합지원센터 팀장	
	15:20~15:40		장애인에게 이동권보장을! 3문 저상버스의 광주 추진방안	안 유 승 조선대학교 행정복지학부	
	15:40~16:00		장애아동의 미아방지와 장애인들의 길찾기에 관한 아이디어고찰	최 한 슬 광주시민	
	16:00~16:30		질의 및 응답		

목 차

|| 인사말씀

- 김동찬 | 광주광역시의회 의장 ----- 5
- 김영일 | (사)광주장애우권익문제연구소 이사장 ----- 6
- 김미란 | 광주광역시장애인종합복지관 관장 ----- 7

주제발표

- 광주! 장애인편의증진을 통한 안전한 도시만들기
유승주 | 광주보건대학교 사회복지학과 교수 ----- 9

|| 정책제안 발표

- | | |
|--|----|
| <ul style="list-style-type: none"> ● 영구임대주택에 거주하는 장애인이 살기편한 동네 만들기 -----
이형일(우수상) 실로암사람들 활동가 | 25 |
| <ul style="list-style-type: none"> ● 보행약자의 안전하고 자유로운 이동로(보행로) 조성관련 통합법 마련
변금섭(우수상) (사)광주광역시장애인종합지원센터 팀장 | 29 |
| <ul style="list-style-type: none"> ● 장애인에게 이동권 보장을! 3문 저상버스의 광주 추진방안-----
안유승(최우수상) 조선대학교 행정복지학부 | 53 |
| <ul style="list-style-type: none"> ● 장애아동의 ‘미아방지’와 장애인들의 ‘길찾기’에 관한
아이디어 모색-----
최한슬(우수상) 광주시민 | 71 |

|| 질의응답

|| 정책제안 작품 수록

|| 인사말씀



오늘, “왜 우리는 안전하지 않는가?”를 주제로 정책토론회를 개최하게 되어 매우 뜻깊게 생각하며, 장애인 편의증진을 통해 안전한 광주를 만들기 위해 노력해 주시는 모든 분들의 노고를 치하 드립니다.

먼저, 활발한 의정활동을 하시면서도 장애인 권익향상에 많은 관심을 갖고 토론회를 제안해 주신 장연주 의원님께 진심으로 감사드리며, 또한 시의회와 이번 토론회를 함께 준비해 주신 김영일 광주장애우권익문제연구소 이사장님과 김미란 광주장애인종합복지관장님께도 감사의 말씀드립니다. 특히, 주제발표와 함께 정책제안에 참여해 주실 유승주 광주보건대 교수님, 변금섭 시장장애인종합지원센터 자립생활전환지원팀장님, 이형일 ‘실로암사람들’ 활동가, 안유승 조선행정복지학부 학생, 최한솔 광주시민께도 감사의 인사를 전합니다.

오늘 정책토론회는 전문가와 시민활동가 중심으로 운영된 토론회를 벗어나 장애인들이 안전한 도시를 만들기 위한 정책제안 아이디어 공모전을 통해 당선된 시민들이 직접 토론의 장에 함께했다는 데 의미가 큼니다. 참여한 모든 분들께 다시 한번 고맙다는 말씀을 드립니다. 지금까지 우리지역 장애인들이 활동하는데 불편사항을 개선하기 위해 노력하고 있으나 여전히 부족한 것이 많습니다. 의회와 행정 그리고 시민단체가 협력을 통해 이제부터라도 실태파악을 정확히 하여 장애인들이 소외받지 않는 정책을 마련해야 할 것입니다.

오늘 이 자리를 통해 장애인들이 진정으로 바라는 것이 무엇인지 다시 한번 세심하게 살펴보고, 더 이상 차별받지 않는 따뜻한 광주가 될 수 있도록 실질적인 방안들이 많이 나오기를 기대합니다. 광주시도 현장의 다양한 소리를 정책에 반영하는 등 대책마련에 심혈을 기울여 주셔야 할 것입니다. 시의회도 필요한 입법과 정책대안을 제시하는 등 적극적인 관심과 지원을 아끼지 않겠습니다. 오늘 이 자리가 장애인 편의증진을 위한 대안을 모색하는 유익한 시간이 되기를 기대하며, 바쁘신 중에도 정책토론회에 참여해 주신 모든 분들에게 행복이 가득하시기를 기원합니다. 감사합니다.

2019. 9. 5.

광주광역시의회 의장 김 동 찬

|| 인사말씀



오늘 정책제안 토론회는 기존의 현장활동가들이 주로 참여하던 토론회 틀에서 벗어나 정책아이디어 공모전을 통해 수상한 광주시민이 정책제안을 발표하고 참여하신 많은 분들의 의견을 수렴하여 광주광역시에서 실현가능한 일이 되도록 노력해보는 자리라고 할 수 있겠습니다.

광주장애우권익문제연구소는 2005년 설립당시부터 각계 분야 전문가로 구성된 정책위원회 위원들이 광주지역 장애인복지 정책개발을 위해 다양한 활동들을 해오고 있는데 이번 정책제안 토론회에도 아주 많은 역할을 기여하셨습니다. 오늘 주제발표를 해주실 유승주(광주보건대학교 교수) 정책위원을 비롯하여 정책제안 토론자로 참여하시는 네 분의 토론자들도 아이디어 공모전부터 열심히 준비해왔던 결실이 광주광역시의 장애인복지 정책으로 이어지는 더 아름답고 의미있는 결과로 이어질 수 있기를 기대해봅니다.

장애인들의 삶을 위협하는 요소들을 찾아내어 좀 더 안전한 삶을 살아갈 수 있도록 하자는 취지하에 실시한 정책제안 공모전에서 ‘장애인 이동권과 편의’와 관련하여 가장 많은 정책제안들이 나왔으나 고용, 주거, 의료, 돌봄, 정보접근 등 모든 영역에서 안전한 삶이 이어질 수 있도록 더욱 관심을 가져야 할 것입니다. 좀 더 나은 복지정책속에서 장애인들의 삶의 질이 더 나아지기를 위해 항상 애쓰시는 광주시와 시의회 모든 여러분들에게 감사의 말씀을 드립니다. 특히 장애인의 삶의 안전과 관련된 내용의 토론회를 준비하다 보니 같이 애써주신 산업건설위원회 장연주 시의원과 공동주관으로 같이 힘써주신 광주광역시장애인종합복지관에도 감사의 말씀을 드립니다.

광주지역의 장애인복지 발전을 위해 광주시민들이 직접 참여하여 정책을 제안하고 실현될 수 있도록 애쓰는 오늘의 이 정책제안 토론회가 좋은 결실을 맺기를 바랍니다. 참석해주신 모든분들께 감사의 인사를 드립니다. 감사합니다.

2019. 9. 5.

광주장애우권익문제연구소 이사장 김 영 일

|| 인사말씀



2019년 7월, 장애등급제 폐지와 더불어 장애인분야 환경변화가 뚜렷이 느껴지고 있습니다. 장애인을 과거와 같이 의료적 접근에 기반한 돌봄의 대상이 아니라, 사회적 모델에 근거하여 지역사회에서 함께 살아가는 주민으로 보아야한다는 것입니다.

그런데 삶의 근거지가 되는 지역사회는 왜 장애인이 살아가기에 ‘안전하지 않은가’. 여기에 대해 시민들의 생각을 나누는 토론의 장을 열어 보고자 하였습니다. 앞서 ‘상’함을 드러내고 ‘생’활을 바꾸는 상생 아이디어 공모전에 많은 당사자들과 지역 주민, 현장 활동가들이 관심을 가지고 참여해 주셨습니다. 일상생활 가운데 장애인의 안전을 위협하고 침해하는 사례들을 다양한 시선으로 찾아내고, 구체적인 대안을 통해 개선방향을 제안해 주셨습니다.

저상버스의 편의성을 높여 이동권을 보장하는 방안을 제안해 주신 안유승님, 안전한 이동로 조성을 위한 법적 지원을 제안해 주신 변금섭님, 영구임대 거주 취약계층이 살기 편한 동네 만들기를 제안해 주신 이형일님, 장애인들의 길찾기 방법을 통해 장애아동 미아방지법을 제안해 주신 최한슬님 고맙습니다.

토론회에서는 광주보건대 유승주 교수님께서 주제발표를 맡아 편의증진을 통한 안전한 도시만들기 방안을 안내해 주실 예정입니다. 다양한 이해관계의 구성원들이 모여 공론장에서 더욱 활발한 논의들이 공유될 수 있을 것입니다. 이 분들의 열정과 고민이 당사자 삶의 안전과 행복을 실현해 가기 위한 정책 제안으로까지 긴밀히 이어지기를 바랍니다. 좌장을 맡아 원활한 토론회를 이끌어 주실 장연주 시의원님, 행사 계획과 마무리까지 수고하여 주실 광주장애우 권익문제연구소와 복지관 실무자들의 노고에 감사를 드립니다. 좀처럼 가실 것 같지 않던 무더위도 지나가고 높고 푸른 가을하늘이 곧 펼쳐질 것입니다. 현장에서 솟아오르는 새파란 열정이 장애인과 비장애인 모두가 행복한 광주를 만들고, 사회적 약자의 복지를 더욱 탄탄히 다져주기를 기대하여 봅니다.

다가오는 추석 명절, 좋은 이웃들과 정 많이 나누시고 늘 건강하시기를 기원합니다.

2019. 9. 5

광주광역시장애인종합복지관장 김 미 란

|| 주제발표

광주!! 장애인편의증진을 통한 안전한 도시 만들기 -유니버설 디자인(Universal Design)-

유 승 주

(광주보건대학교 사회복지학과 교수)

I. 서론

현대 사회에서 안전에 관한 욕구는 매우 두드러지는 사회권적 기본권의 의미를 갖는다. 외부의 다양한 위험으로부터 자신과 가족에 대한 생명과 재산을 안전하게 보호하기 위한 고대의 기초적 안전성(elementary safety)을 지나 사회참여와 다양한 인간 생애주기에 과업수행을 실천하기 위해 필요한 사회적 안전성(social safety)까지 근래는 적용의 범위가 매우 다양하게 적용되고 있다. 이는 더 이상 장애인이 갖는 신체적·정신적 장애로 인해 사회참여를 제한 받거나 장애인 당사자의 결정에 의한 제한이 아닌 불안전(不안전)한 사회 환경적 제약에 따른 안전한 사회구성원으로 사회참여의 기회를 갖지 못해서는 안 된다는 인간 존엄성의 기본 원리이기도 하다. 장애인의 완전한 참여와 사회통합을 실현하기 위해 장애인의 접근권은 필수적 요소이다. 접근권이 보장 되어야 다양한 사회활동 및 다양한 교육·복지 시설의 이용이 가능하기 때문이다. 따라서 장애인의 접근권을 보장하지 않는다는 것은 분명한 사회적 차별이자 인간의 기본권을 박탈하고 있는 인권침해라 할 수 있다.

장애인의 문제는 개인의 결함에서 기인하기보다는 흔히 장애를 초래하는 환경의 일차적 산물이다. 특히 장애인에 대한 정부와 제도의 편견적 태도는 사회적 참여를 가로막는 가장 강력한 형태의 장벽으로 나타난다. 장애인이 경험하는 심리적·물리적 환경을 이해하는 것은 장애와 관련된 일련의 자극조건들에 반응하는 방식을 이해하는데 도움이 되며, 장애를 대하는 장애인 본인의 태도와 장애에 대한 타인의 반응에 많은 영향을 받는다. 장애인에게 비장애인을 기준으로 형성된 사회환경은 사회참여를 가로막는 장벽이 될 수 밖에 없다. 따라서 장애인을 위한 복지는 장애인의 접근성을 제한하는 ‘사회적 장벽’을 제거함으로써 장애인이 사회에 접근 할 수 있는 사회를 실현해 나가는 과정에 초점을 두어야 한다.

장애인 접근권은 1990년대 이후 확장 되어온 장애인 운동 및 자립생활 이념의 추구에 근거하여 비교적 최근에 제정된 법률에 기반한다. 우선 1997년 4월에 제정된 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진보장에 관한 법률」은 제1조에서 ‘장애인·노인·임산부 등이 생활을 영위함에 있어 안전하고 편리하게 시설 및 설비를 이용

하고 정보를 접근하도록 보장함으로써 이들의 사회활동 참여와 복지증진에 이바지함을 목적으로 한다.’ 또한, 2005년 1월 제정된 「교통약자의 이동편의 증진법」 제 3조에서는 ‘장애인 등 교통약자는 인간으로서의 존엄과 가치 및 행복을 추구할 권리를 보장 받기 위하여 장애인등 교통약자가 아닌 사람들이 이용하는 모든 교통수단, 여객 시설 및 도로를 차별 없이 안전하고 편리하게 이용하여 이동할 수 있는 권리를 가진다’고 명시하고 있다.

II. 본론

1. 장애인 접근권(rights to access)의 개념

장애인 접근권은 장애인이 개인적 차원에서 장애를 극복하거나 벗어나는 것만을 의미하는 것이 아니라 장애인에 대한 차별과 배제라는 사회적 장벽으로부터의 억압이 제거되어야 하며, 사회통합과 참여라는 목표를 달성하기 위해 반드시 보장되어야 하는 정당한 권리이다.

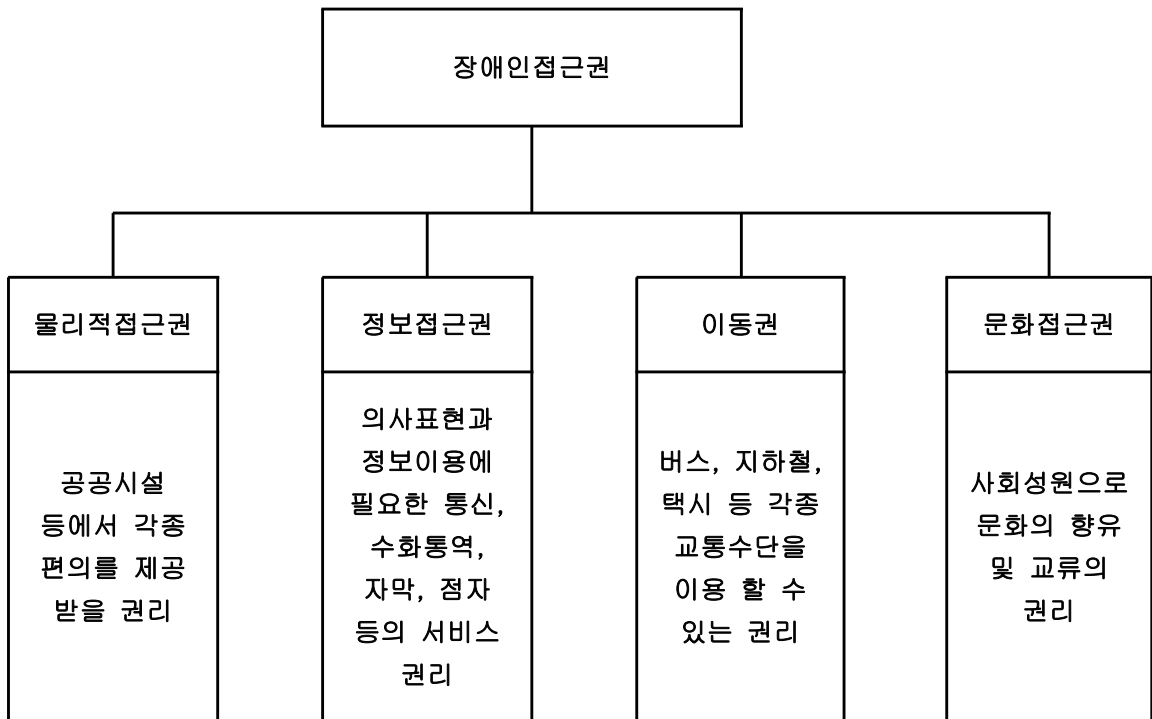
장애인 접근권의 시작은 1993년의 세계인권대회에서 채택된 『비엔나 선언 및 행동 계획』에 잘 나타나 있다. “모든 사람은 평등하게 태어나며 생명과 복지, 교육과 노동, 독립적인 삶과 사회의 모든 측면에 대한 적극적 참여에 대하여 똑 같은 권리를 가지므로 장애인에 대한 어떠한 직접적 차별이나 기타 소극적 차별의 처우도 그 권리에 대한 침해임을 선언하여 장애인의 접근권과 보장에 대한 사회적 책임을 공식적으로 제시하며, 각 국 정부가 필요한 경우에는 장애인에게 이들 및 기타 권리에 대한 접근을 보장해 줄 입법을 채택하거나 체계화 할 것을 촉구한다.” 라고 주장하였다. 이후 2002년 일본에서 개최된 아시아·태평양 지역 대회의 ‘아·태인 10년(1993-2002) 행동계획안의 이행에 대한 주요 성과’에 대한 종결과 평가에 따른 보고 핵심내용 13개 영역¹⁾에서도 지속 되었으며, 같은 해 열린 국제연합 아·태지역경제사회위원회(un ESCP) 고위급 회의에서 채택한 비와코(Biwako) 헌장의 7개 핵심사업 영역에서도 동일하게 나타난다.

국제장애인권리협약 제9조에서는 접근권을 “장애인을 포함하여 사람들이 접근할 수 있고, 신체적 시각적 청각적 인식적 수준에서 사용 할 수 있는 사물과 서비스의 수단 혹은 상황이다. 여기에는 물리적 혹은 이미 만들어진 환경 또는 대중교통에 대한 접근성과 정보 의사소통에 대한 접근성이 포함된다.” 라고 정의하였다.

장애인접근권의 구체적인 범위로는 장애인이 사회 전 분야에 걸쳐 기회의 균등과 적극적 사회 참여를 목적으로 교육 노동 문화 생활을 향유 할 수 있는 근본적 권리를 말하며, ‘물리적 접근권’, ‘정보 접근권’, ‘이동권’, ‘문화접근권’으로

1) 『아·태 장애인 10년 행동계획안』에서 핵심사업으로 채택한 13개 영역은 ①국가조정 ②입법발달 ③정보 ④사회인식 ⑤접근과 의사소통 ⑥교육 ⑦취업훈련과 고용 ⑧장애예방 ⑨재활 ⑩지원기술 ⑪자조사업단체 ⑫지역협력 ⑬완전참여 등이다.

구분되어진다. 이 같은 접근권에 대한 구체적인 사회적용은 ‘편의시설’과 연결성을 갖는다. 편의시설이란 ‘장애인 등이 생활을 영위하는데 이동과 시설 이용의 편리를 도모하고, 정보를 취득하기에 용이하게 하기 위한 시설과 설비(「장애인·노인·임산부 등의 편의증진보장에 관한 법률」 제2조)’이며 동법 제2조에는 주 대상으로 ‘장애인 등 생활을 영위하는데 이동과 시설이용 및 정보에의 접근 등에 불편을 느끼는 자’를 규정하고 있다. 접근권은 [그림1]과 같이 세분화하여 그 내용을 포함하고 있다.



[그림1] 장애인 접근권 범주

2. 장애인편의 통계

1) 실태조사

실태전수조사는 1997년 장애인·노인·임산부 등의 편의증진보장에 관한 법률이 제정되고 1998년 4월 법 시행이후 총 4회에 걸쳐 실시되었다. 장애인편의시설 전수조사는 2003년도까지 지방자치단체가 직접 조사를 진행하였으나, 2008년부터는 조사의신뢰도를 높이기 확보하기 위해 보건복지부 주관으로 조사를 실시하게 되었다. 장애인편의시설설치 의무대상시설에 대하여 편의시설종류별, 건물유형별, 시설주별, 지역별 편의시설 설치 현황을 파악하고 문제점 등의 분석을 통해 장애인의 이동 및 접근성을 향상하는 목적을 갖는다.

2018년 시행된 장애인편의시설 실태전수조사에 의하면 광주광역시는 건물 수

7,065 설치수 289,910개 82.2% 가운데 적정설치수 282,980개로 80.2%로 집계되었다. 이는 전체 17개 도시 중 4번째로 높은 편의시설 설치율을 보였다. 이 같은 결과는 2013년 같은 조사의 61.6% 보다 약 20% 향상된 수치이다. 지역별 실태조사 결과는 [표1]과 같다.

[표1] 지역별 편의시설 실태조사 결과

지역	2013년 장애인 편의시설 실태 전수조사						2018년 장애인 편의시설 실태 전수조사					
	대상	대상편의 시설수	설치수	설치율	적정 설치수	적정	대상 건물수	대상편의 시설수	설치수		적정 설치수	적정 설치율
	18,529	698,539	469,537	67.2%	423,987	60.7%	27,856	1,281,950	1,126,201	87.9%	1,084,340	84.6%
부산	9,672	445,606	318,466	71.5%	293,709	65.9%	11,542	556,144	450,345	81.0%	412,842	74.2%
대구	7,002	236,084	170,423	72.2%	152,237	64.5%	8,206	426,993	344,582	80.7%	322,959	75.6%
인천	10,450	415,069	277,264	66.8%	247,923	59.7%	12,260	539,621	429,301	79.6%	394,810	73.2%
광주	5,052	229,268	161,775	70.6%	140,738	61.4%	7,065	352,632	289,910	82.2%	282,980	80.2%
대전	3,535	109,913	78,329	71.3%	70,351	64.0%	3,881	210,210	174,163	82.9%	161,341	76.8%
울산	3,606	173,880	122,601	70.5%	116,142	66.8%	3,887	191,761	163,218	85.1%	157,194	82.0%
세종	-	-	-	-	-	-	919	49,855	44,316	88.9%	42,248	84.7%
경기	29,541	1,326,389	923,628	69.6%	827,777	62.4%	38,247	1,760,119	1,446,055	82.2%	1,366,155	77.6%
강원	4,467	157,822	112,669	71.4%	101,542	64.3%	5,794	318,419	250,496	78.7%	231,362	72.7%
충북	4,927	252,523	152,183	60.3%	133,251	52.8%	8,632	446,844	316,577	70.8%	279,507	62.6%
충남	7,538	367,452	237,977	64.8%	201,350	54.8%	8,016	416,073	324,729	78.0%	296,256	71.2%
전북	7,159	333,595	227,433	68.2%	202,147	60.6%	11,317	551,305	425,521	77.2%	392,363	71.2%
전남	7,553	404,951	260,484	64.3%	209,999	51.9%	10,440	517,090	378,530	73.2%	338,328	65.4%
경북	10,270	515,110	334,029	64.8%	286,019	55.5%	11,842	605,288	450,702	74.5%	412,590	68.2%
경남	9,351	493,597	333,975	67.7%	293,858	59.5%	12,466	639,345	495,402	77.5%	454,976	71.2%
제주	2,921	145,576	102,906	70.7%	94,118	64.7%	3,577	171,241	133,246	77.8%	124,450	72.7%
계	141,573	6,305,374	4,283,679	67.9%	3,795,148	60.2%	185,947	9,034,890	7,243,294	80.2%	6,754,701	74.8%

*2103년도 조사에서는 세종시는 충청남도에 포함되어 조사함

* : 보건복지부(2018) 「2018 장애인편의시설 실태전수조사서」

2) 특별교통수단 도입현황

장애인의 이동권과 밀접한 관계가 있는 교통수단은 교통약자가 안전하고 편리하게 이동 할 수 있도록 교통수단·여객시설 및 도로에 이동편의시설을 확충하고 보행환경을 개선하는 등 사람 중심의 교통체계를 구축하기 위하여 「교통약자의 이동편의 증진법」이 제정(법률 제7382호, 2005. 1. 27. 공포, 2012. 4. 27. 시행)되었다. 2017년 통계로 광주광역시는 장애인 1-2급 200명당 1대인 법정기준 77대보다 높은 137.7%인 106대를 운영하고 있는 것으로 조사 되어 전국 8개 특.광역시 중 가장 높은 보급률을 보인 반면, 같은 해 기준 저상버스 도입현황은 19.2%로 울산과 인천 다음으로 6번째인 하위로 조사되었다. 구체적인 도입현황은 [표2], [표3]과 같다.

[표2] 특.광역시 특별교통수단 도입현황(2014-2017)

(단위: 명, 대, %)

구분	장애인1,2급	법정대수	운행대수	보급률
2014	538,775	2,692	2,298	85.4
2015	546,044	2,726	2,601	95.4
2016	543,659	2,731	2,820	103.3
2017	539,388	2,697	2,932	108.7
서울	85,955	430	439	102.1
부산	36,727	184	128	69.6
대구	25,787	129	128	99.2
인천	28,350	142	140	98.6
광주	15,357	77	106	137.7
대전	15,935	80	82	102.5
울산	10,157	51	51	100.0
세종	2,227	11	12	109.1

*출처: 광주복지재단(2019). 연구보고서 「광주복지통계」

[표3] 특.광역시 저상버스 도입현황(2014-2017)

(단위: 대, %)

구분	2004-2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	합계	보급률
전국	3,673	731	686	723	505	129	568	7,015	30.8
서울	1,739	197	263	236	186	136	236	2,993	43.6
부산	180	79	76	64	53	9	52	513	21.0
대구	145	26	30	25	80	39	88	433	31.1
인천	127	42	47	81	-3	2	52	348	16.1
광주	72	12	19	12	37	17	14	185	19.2
대전	111	24	26	14	39	10	16	240	24.1
울산	56	9	8	7	-2	1	1	80	12.6
세종	-	-	26	6	-	8	5	45	24.5

*주: 법정기준대수는 교통약자이동편의증진법 시행규칙 제5조에 의해 (구)제1급 및 제2급 장애인200명당 1대임

*출처: 광주복지재단(2019). 연구보고서 「광주복지통계」

3) 광주지역 장애인 교통수단 현황

광주광역시의 2019년 현재 장애인 교통수단의 현황을 살펴보면 교통약자이동지원센터에서 운영하는 차량이 186대, 저상버스는 보유한 1,041대 중 200대만 운영을 하고 있으며, 장애인생활이동지원센터 10대, 곰두리차량봉사대 23대, 기아자동차의 초록여행 차량지원 2대로 집계되고 있다.

[표4] 광주지역 장애인 교통수단 현황

구분	교통약자이동지원센터	저상버스	장애인생활이동지원센터	곰두리봉사대	초록여행
운영대수	186대 (전용:116대/ 임차택시:70대)	1,041대 중 200대(19.2%)	10대	23대	2대

*출처: 광주장애인종합지원센터(2019). 「광주광역시 장애인정책(안)」

3. 장애인 정책(접근성 중심)

1) 우리나라 장애인정책

장애인정책종합계획은, '1996년 국무총리를 위원장으로 하는 '장애인복지대책위원회'에서 장애인정책종합계획 수립 및 추진이 결정되어, '1998년부터 5년마다 장애인 및 고용 관련 단체, 학계 등의 의견을 수렴하여 정부 각 부처가 협력하여 장애인정책종합계획 수립되고 있고, 올해는 '내 삶을 책임지는 국가', '모두가 누리는 포용복지국가'라는 국정기조를 체감할 수 있는 범정부 차원의 장애인정책계획을 수립하기 위해, 「장애인의 자립생활이 이루어지는 포용사회」를 비전으로 6대 분야, 27개 중점과제를 제시한 제5차 장애인정책종합계획이 나왔습니다. 구체적인 분야별 정책 내용은 [그림2]와 같다.



[그림2] 제5차 장애인정책계획 비전도

*출처: 관련부처(2018). 「제5차 장애인정책종합계획」

(1) 장애인의 이동권 보장 강화

① 교통수단 확대 및 새로운 수단 개발

○ 특별교통수단 제도 개선

- 장애등급제 폐지, 이용자 수요 및 여건 변화 등을 종합적으로 고려하여 특별교통 수단 법정 보급기준 개선
- 휠체어 비이용자의 이동편의 제공을 위한 일반(임차 바우처 방식) 택시 활용 및 제도화 방안 검토
- 현재 지역별로 상이한 특별교통수단 운영방식(요금·대상·거리 등)에 대한 기준 제시를 위하여 표준조례안 마련('18)

○ 저상버스 보급 및 시외 이동권 확대

- '21년까지 전국 시내버스 저상버스 보급률 42%까지 확충
- 좁은길, 굽은 도로가 많은 농어촌과 마을버스 구간 운행에 적합한 중형저상버스 모델 개발 및 보급('19 ~)
- 장거리 이동권 보장을 위하여 휠체어 장애인이 탑승 가능한 고속·시외버스 모델을 개발('19)하여 도입 운행 추진

② 여객시설 보행환경의 이동편의 개선

○ '21년까지 여객시설의 이동편의시설 기준 적합 설치율('16년말 기준 67.8%)을 80% 수준으로 향상

- 설치율이 양호한 도시철도역사, 철도역사, 공항터미널은 90% 이상 수준으로 안정화 및 유지 관리
- 여객선터미널, 버스정류장 등 개선이 시급한 여객시설에 대하여 적극적인 시설 개선 추진

○ '21년까지 보행환경의 이동편의시설 기준 적합 설치율('16년말 기준 72.2%)을 80% 수준으로 향상

- 관련 R&D 과제*를 통해 개발된 신기술 등의 보급 적용 방안 검토

* 교통약자보행지원시스템 개발 R&D('14.6. ~ '18.4) : 장애인등의 버스승차·교차로 횡단지원시스템 등

(2) 장애인 편의시설증진 지원방안

① 장애물 없는 생활환경(BF) 인증 활성화

○ 일정규모 이상 민간 건축물의 BF인증 의무화 단계적 확대, 인증 유도를 위한 실효성 있는 인센티브 제공 방안 마련

- 초고층 및 지하연계 복합건축물 신축 시 BF 인증 의무화 우선 추진('19)
- 여객자동차터미널 대상 BF 인증 시범사업 확대

○ 장애인 편의증진 강화를 위해 BF 인증심사 제도 개선

- 장애인등 편의법 시행규칙 개정*에 따른 편의시설 설치기준 개선 내용을 인증심사 기준에 반영하여 장애인의 편의증진 도모('18)

* 출입구문 폭확대(0.8→0.9m), 장애인화장실 바닥면적확대(1.4×1.8미터→1.6×2.0미터 이상) 및 비상벨 설치, 음성·점멸 형태 피난구 유도등 설치 등

- 소규모 건축물 등의 수수료 부담을 낮춰 BF인증 참여 활성화하기 위해 단일 금액인 인증수수료를 건축물 규모에 따라 차등 적용('18)

②유니버설 디자인 환경 조성

○ 주택, 건축물, 보도 및 교통수단 등의 물리적 장애 제거와 상호 연계를 위한 유니버설디자인 환경 조성 시범사업 추진('20~' 21)

- * (시범사업) 특정 지역(읍·면·동 이하 최소단위)을 선정, 건축물부터 보도, 여객시설, 교통수단 등이 종합적으로연계되는유니버설디자인환경조성
- 목적지까지 건축물, 보도, 여객시설, 교통수단(저상버스 등)에 UD환경이 적용된 최적의 이동경로를 안내하는 규격화된 안내시스템 개발·보급
- * 길안내(지도 서비스와연계하여UD환경이 적용된 무장애보행경로 및 이동경로에 소재한 건축물 등의 편의시설 설치현황을 제공(스마트폰 어플 등)

○ 도시지역 거주 장애인 가구내 장애인 편의시설 설치 지원(매년 1천가구, 가구당 5백만원)을 통한 장애인 주거환경개선 추진('19~)

○ 장애인의 문화시설 이용 등을 위한 유니버설디자인 매뉴얼 개발·보급

- 박물관·체육관 등 장애인의 관람동선을 중심으로 시설내에서 접근성을 개선하는 이동 동선 및 안내체계 개발
- * 문화시설외장애인등사회적약자의편의증진을위한유니버설디자인매뉴얼 5종 내외 추가개발 전동보장구 이동지원 확대

○ 장애인 등의 이용이 많은 건축물(공공건물, 공중이용시설 등), 여객시설 (역사, 터미널 등) 등에 전동보장구 충전기 설치 추진('19)

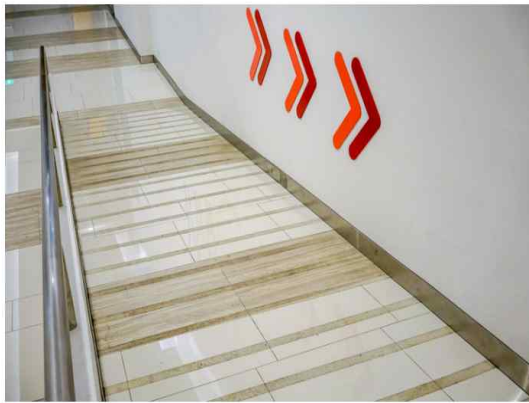
- 전동보장구 충전시설을 장애인 편의시설의 종류로 편입하여 대상 시설에 설치 의무화(「장애인등 편의법 시행령」 개정

4. 장애인 접근권 패러다임

1) 장애물 없는 생활환경(Barrier Free)

배리어프리는 1974년 UN에서 ‘배리어프리 디자인’이라는 건축용어로 소개된 후 점차 현재의 의미로 정착해 왔다. 즉, 몸이 불편한 사람들이 시설물이나 구역을 쉽게 접근하거나 이용할 수 있도록 계단 대신 슬로프를 설치하거나, 넓은 공간을 갖추는 등 행동의 불편함을 최소화하는 것을 말한다. 근래에는 장애인뿐만 아니라 노인, 임산부와 같은 사회적 약자를 포함한 시민 모두가 편리하게 이용할 수 있도록 하고 있다. 배리어프리는 장애인들이 교통수단, 건축물 등을 접근·이용·이동하는데 불편이 없는 생활환경을 구축한다는 것으로 이와 같이 장애물 없는 생활환경 인증제가 시행되고 있다. 인증종류는 예비인증과 본인증으로 나뉘며, 인증기관은 재단법인 한국장애인개발원과 한국토지공사가 공동으로 맡아하고 있다. 예컨대 서울 송파구 문정동의 지하철 8호선이 내리면 지하통로로 연결이 되어 문턱이나 계단 등

의 장애물이 없이 공공건축물과 시설물까지 걸어서 접근 할 수 있는 보행네트워크가 구축되어 있다. 또한, 문정지구 내 공공건축물 1층에는 장애인과 노약자를 위한 다목적화장실을 설치하였고, 우리나라 최초의 여성전용 주차공간도 따로 만들어져 있다. 서울 성북구청 청사는 기초지방자치단체 청사 가운데 장애물 없는 생활환경 인증 1등급을 취득한바 있다. 장애물 없는 건축물 국내 1호인 대전시청은 장애인주차장을 시청 중앙으로 폭도 3.5m로 확대하고, 민원실과 청내 바닥의 일부에 ‘논슬립 액(미끄럼방지 액)’을 공사하여 장애인뿐 아니라 비장애인들도 우천시 미끄럼을 방지 할 수 있도록 하였다.



기존 시설을 개조 보수하여 배리어프리화 한 예. 동이 불편한 사람들을 위한 간이 열대베이터다. / 출처 위키피디아



기존 시설을 개조 보수하여 배리어프리화 한 예(2). 휠체어가 다니기 편하게 건물을 개조했다 / 출처 위키피디아

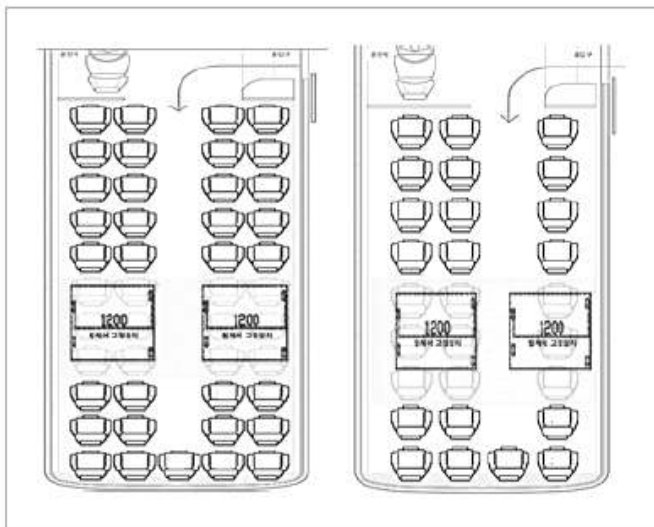
*출처: 김인순(2019). 「Barrier-Free 교통수단의 필요성 및 이해」, 한국교통연구원.



사회적 약자의 사용이 편리하도록 화장실 시설의 배치 및 높이를 조정한 도쿄 코인의 '하트풀 룸' / 출처: 도쿄코인 홈페이지



영동포구가 휠체어 이용을 원활히 하기 위해 동주민센터 강당이나 무대를 오르내리는 경사로를 설치한다. 사진=영동포구 제공



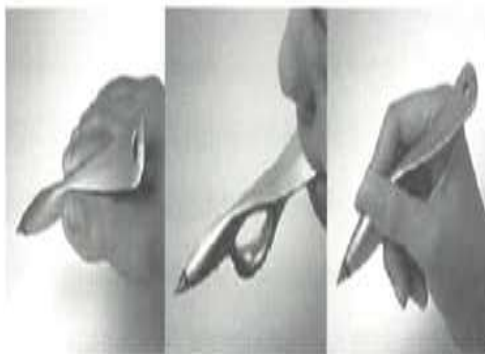
*출처: 박상우(2019). 「휠체어 승강설비를 장착한 시외버스 도입 및 운영을 위한 법제도 개선방안」, 한국교통연구원.

2) 유니버설 디자인(Universal Design)

장애인의 접근권을 확보하기 위한 이상적인 방법은 애초 설계 당시부터 모든 사람(비장애인)이 함께 이용할 수 있도록 디자인하는 것이다. 예를 들면 장애인전용 화장실 설치보다는 일반 화장실과 함께 설치하는 것이나 저상버스운행 등과 같이 별도의 장애인 전용 시설이나 설치에 예산의 지출을 최소화 할 수 있을 뿐만 아니라 비장애인들에게 자연스러운 장애인식의 효과도 기대 할 수 있다. 유니버설 디자인은 1970년대 미국에서 시작된 개념으로 장애, 연령, 경험, 지식 등의 유무와 관계 없이 누구나 안전하고 편리하게 이용할 수 있는 디자인을 말하며, 미국과 일본에서는 보편적인 디자인(Universal Design), 다른 이름으로 좋은 디자인(Good Design), 평생 디자인(Lifespan Design), 영국에서는 모든 사람 ‘누구나’에 초점을 맞춰 다

양한 색채와 다기능을 결합한 포괄적 디자인(Inclusive Design), 북유럽에서는 모두를 위한 디자인(Design for All)이라고 불리고 있다.

무장애 디자인(Barrier Free Design)에서 출발한 유니버설 디자인은 장애인, 노인을 위한 디자인이라는 개념을 넘어 다양한 능력과 인간의 전체 생애주기를 수용하는 디자인 개념으로 발전하였다. 인간이 동등한 권리와 의무를 지니고 있고 사회의 모든 면에서 동일한 기회를 부여 받은 존재라는 점이다. 이는 유니버설 디자인이 근본적으로 인간평등 사상을 기초로 하고 있으며 모든 사람을 대상으로 기회를 평등하게 준다는 의미에서 사회적 평등의 개념을 함축하고 있다.



(발, 입, 손 모두로 사용할 수 있는 펜)



* 유유클(U Wing) 손가락관절에 어려움이 있는 누구라도 사용가능한 펜

- ① 우천 시의 불편함을 생각한 지붕과 함께 계단, 슬로프를 동시에 설치하여 이동자의 치자에 따라 선택이 가능한 육로



- ② 사용 상황과 자세에 따른 적절한 형태의 손잡이 부착과 비데, 다양한 편의장비가 설치되어 휠체어의 사용자는 물론 오스트메이트(인공항문) 세척이 가능한 화장실



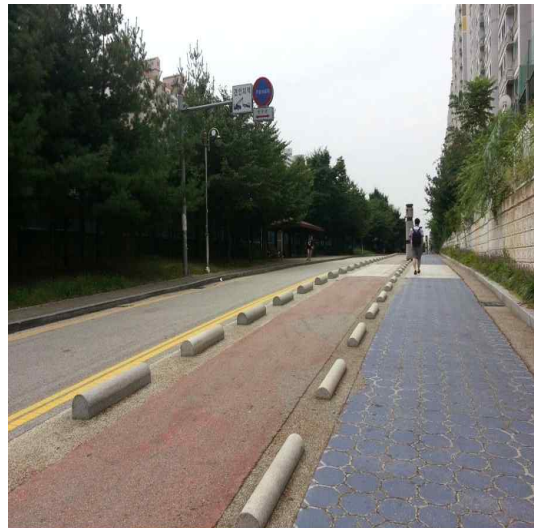
⑦ 휠체어에 탄 채로도 쉽게 여단을 수 있으며, 좁은 공간에서 활용도가 높은 접이식 도어



⑧ 손쉬운 승하차를 보조하는 회전식 리프트 시트와 뒷자리 승객의 편리한 승하차를 고려하고, 공간 확대를 도모하기 위해 중간 기둥(B-pillar)이 제거된 승용차 구조



*출처: 유동철(2017). 「인권관점에서 보는 장애인복지」. 학지사.



*출처: 유애형(2019). 의정부시 평생학습박람회에서 만난 ‘유니버설디자인’, 블로그.

■ 유니버설 디자인 7가지 원칙

1. 공평한 사용(equitable use)	누구라도 차별감이나 불안감, 열등감을 느끼지 않고 공평하게 사용 가능해야 합니다.
2. 사용상의 융통성(flexibility in use)	서두르거나, 다양한 생활환경 조건에서도 정확하고 자유롭게 사용 가능해야 합니다.
3. 간단하고 직관적인 사용(simple and intuitive)	직감적으로 사용방법을 간단히 알 수 있도록 간결하고, 사용 시 피드백이 있어야 합니다.
4. 정보 이용의 용이(perceptive information)	정보구조가 간단하고, 복수의 전달수단을 통해 정보입수가 가능해야 합니다.
5. 오류에 대한 포용력(tolerance for error)	사고를 방지하고, 잘못된 명령에도 원래 상태로 쉽게 복귀가 가능해야 합니다.
6. 적은 물리적 노력(low physical effort)	무의미한 반복동작이나, 무리한 힘을 들이지 않고 자연스런 자세로 사용이 가능해야 합니다.
7. 접근 사용을 위한 충분한 공간(size and space for approach and use)	이동이나 수납이 용이하고, 다양한 신체조건 of 사용자와 도우미가 함께 사용이 가능해야 합니다.

*출처: 유동철(2017). 「인권관점에서 보는 장애인복지」. 학지사.

Ⅲ. 제언 및 결론

장애인 편의시설에서 유니버설 디자인을 강조하는 것은 일반적으로 장애인만을 위한 시설이 오히려 장애인을 분리시키는 또 다른 요인이 되고, 비용이 많이 들뿐만 아니라 시각적으로도 좋지 않다는 인식을 바탕으로 하고 있는 인식을 전환시켜 장애인을 위해 이루어진 많은 환경적 변화가 실질적으로 비장애인을 포함한 모든 주민들의 생활에 유익하다는 것을 공감 할 때 특수하다는 것 보다는 보편적이라는 의식을 갖게 할 수 있기 때문이다. 이를 위해 필요한 제언을 다음과 같이 하고자 한다.

첫째, 중앙정부 차원에서의 ‘유니버설 디자인 국가종합계획’을 수립해야 한다. 우리나라에서 BF인증은 ‘09.7 시행 및 ’ 15.7.29 ‘ 법적 의무화를 시작했다. 서울시의 경우 ’ 19, 신규 보행환경 개선사업부터 도로 BF인증 도입예정이며, 광주광역시도 ‘14.1.1 조례로 제정 및 시행하고 있다. 하지만 적용대상을 ’ 광주광역시 건축주인 건축물 ‘로 모호하게 지정해 향후 ’ 시가 관리 운영하는 모든 도시계획, 건설, 교통, 해양, 문화, 교육 등 ‘을 포함해야 할 것을 제언한다. 실제 대만의 경우

유니버설에 입각한 교통정책을 수립하고, 버스를 모두 저상버스로 교체하는 계획을 수립하였고, 노르웨이는 2010~2019년까지 유니버설을 기반으로 교통정책계획을 수립하여 많은 성과를 보이고 있다.

둘째, 유니버설 정책을 수행하기 위해 국가 및 지방자치단체는 담당부서와 담당자를 둘 필요가 있다. 서울시 및 6대 광역시와 9개 도청에는 유니버설 디자인 담당부서를 설치하고 담당자를 두어 '유니버설 디자인 국가종합계획'의 시행을 담당하도록 한다. 이때 장애인 편의시설과 접근권 및 이동권과 관계하는 단체와 유경험자들로 실무위원을 구성함으로써 '광주형 유니버설 디자인'을 완성할 수 있는 인력풀을 참여시키는 것이 선행되어야 할 것이다. 일본은 나고야 중부 공항에 유니버설 디자인을 적용하여 신축과 설계단계에서부터 장애인 및 단체의 참여를 의무화하였다

셋째, 적극적인 유니버설 디자인 도시 만들기의 시민참여를 유도하는 홍보가 필요하다. 서두에 언급한 것처럼 비장애인들은 장애인의 편의증진에 대해 몇 몇 소수의 장애인을 위한 특별한 정책으로 혹은, 불필요한 예산낭비라 지적할 수 있기 때문이다. 시설의 설치 전에 충분한 주민의 공감대를 형성하여 사업의 추진 배경을 알리고 진행과정을 공유하며 완성된 유니버설 디자인이 장애인 전용이 아닌 다양한 이동약자들의 편리를 꾀하게 되어 디자인 된 건물의 실효성을 직접 확인하고, 민간사업체에도 전파될 수 있는 시너지(synergy)효과가 필요하다.

장애인 접근권은 장애인의 완전한 사회참여와 평등을 실현하기 위한 기본전제로서 편의시설 등 물리적 측면, 주체적인 생활을 위한 경제적 측면, 원활한 사회참여와 자아실현을 위한 기회의 측면, 배제탈피 및 동등한 권리향유를 위한 사회적 측면 등으로 고려할 수 있다. 또한, 장애인 접근권은 인간으로서의 존엄과 가치 및 행복 추구를 보장받기 위하여 사회구성원이면 누구나 누려야 할 권리이며, 물리적 환경, 정보, 문화, 교육 등 사회참여 및 자아실현을 위해 필요한 요소들로 구성할 수 있다. 여기에는 사회인식 및 구조의 전환을 통해 장애인에 대한 편견을 불식하고 사회활동을 할 수 있게 균등한 기회를 제공하는 것, 장애인 편의 시설이 불특정 소수만을 위한 것이 아니라 사회 대다수에게도 편리하게 이용될 수 있다는 인식을 도모하는 것, 지속적인 학교 교육을 통하여 장애인들도 동등한 시민으로서의 위치가 부여되도록 추진하는 것, 장애인의 주거분포를 고려한 공공시설의 입지조건을 설정하는 것 등이 현대 사회에 강조되는 장애인 사회참여를 위한 주요한 요소이다.

Ⅳ. 참고문헌

- [1]관련부처(2018). 「제5차 장애인정책종합계획」
- [2]광주복지재단(2019). 연구보고서 「광주복지통계」
- [3]광주장애인종합지원센터(2019). 「광주광역시 장애인정책(안)」
- [4]김동훈(2017). 장애인복지론. 서울: 공동체.
- [5]김인순(2019). 「Barrier-Free 교통수단의 필요성 및 이해」, 한국교통연구원.
<https://blog.naver.com/PostPrint.nhn?blogId=koti10&logNo=221439777480> (2019.8.10.)
- [6]박상우(2019). 「휠체어 승강설비를 장착한 시외버스 도입 및 운영을 위한 법제도 개선 방안」, 한국교통연구원. <https://koti10.blog.me/221432262550> (2019.8.10.)
- [7] (2018) 「2018 장애인편의시설 실태전수조사서」
- [8]유동철(2017). 인권관점에서 보는 장애인복지. 서울: 학지사.
- [9]유애형(2019). 의정부시 평생학습박람회에서 만난 ‘유니버설디자인’
<https://blog.naver.com/azzumssii/220839568052> (2019.8.13)
- [10]윤선오 · 김우호(2016). 장애인복지론. 서울:양서원.
- [11]이채식 · 이은영 · 이형렬 · 김재익 · 전영록(2017). 장애인복지론. 서울: 창지사
- [12]정무성 · 양희택 · 노승현 · 정진옥(2017). 장애인복지론. 서울: 정민사.

영구임대주택에 거주하는 장애인이 살기 편한 동네 만들기

이 형 일
(실로암사람들)

1. 서론

전 세계적으로 장애인에 대한 정책은 크게 세단계로 구분된다. 보호, 재활, 자립. 가장 앞선 복지국가라고 불리는 북유럽 국가들이 걸어온 길이기도 하다. 보호의 첫 단계는 효율이라는 미명하에 대규모 시설에 장애인을 분리하는 것에서 출발한다. 장애인의 관점에서 보면 가장 심각한 차별이지만 국가는 이를 ‘보호’로 명명했다. 두 번째 단계인 재활은 재활이라는 사전적 정의처럼 “(장애)를 극복하고 생활하는 것”으로 설명될 수 있다. 장애인을 비장애인의 기준으로 구분한 ‘정상’의 범주로 들어오게 하기 위한 ‘정상화’ 정책이기도 하다. 그렇기에 장애인은 재활을 통해 정상의 범주에 들어가기 위해 끊임없는 노력을 해야 했다. 이를 통해 장애를 극복한 장애인이 되기도 했고 여전히 무능력한 장애인으로 남기도 했다. 세 번째 단계인 자립은 장애인이 보호, 재활의 대상이 아닌 모든 사람들과 같은 독립된 존재로서 자아의 욕구와 자기실현의 욕구를 충족하는 것을 의미 한다.

2. 집 근처로서의 장애인 자립에 대한 필요성

한 사람으로서, 독립된 존재로서 자아의 욕구와 자기실현의 욕구 충족을 위한 자립을 하기 위해 해마다 많은 장애인이 시설이라 불리는 감옥에서 나오고 있다. 일평생 시설에서 생활하던 장애인이 자립을 하는 건 결코 쉽지 않다. 자립을 위해 몸을 둘 집을 구하는 건 가장 중요한 부분이다. 이러한 장애인을 위해 광주광역시 자립지원금을 지원하고 있지만 안전하고 쾌적한 집을 구하는 데 그 지원금은 턱 없이 부족하다. 그래서 장애인들은 그 지원되는 돈에 맞춰 대부분 영구임대아파트(이하, 단지)에 자신의 거처를 마련한다.²⁾

이런 단지가 광주광역시에 몇 곳이 있다. 각화동, 우산동(북구, 광산구), 오치동, 금호동, 쌍촌동 등 LH공사나 시에서 조성한 곳이다. 가장최근(20여년 전)에 조성된 금호시영 단지를 포함한 모든 단지를 방문할 일이 있어 가보면 장애인으로 그곳에 사는 것이 참 어렵겠다는 생각이 든다. 굳이 ‘장애인·노인·임산부 등의 편

2) 물론 영구임대아파트가 아닌 다른 곳에서 자립을 시작하는 분들도 있다. 본 토론문에서는 영구임대아파트 단지만을 대상으로 논의를 전개하려 한다.

의증진 보장에 관한 법률’을 들어 이야기하지 않더라도 단지 밖을 나서는 순간 모든 곳은 또 하나의 벽이 되고 만다.³⁾ 이는 장애인이 살기 불편(불안이 포함된 불편)하다는 의미이기도 하다.⁴⁾

2.1 비장애인의 삶과 장애인의 삶

쉬운 예를 들어보겠다. 먼저, 여기 비장애인이 있다. 그가 생필품을 구입하거나 목욕, 이미지를 할 때 그리고 식당에서 밥을 먹거나 커피를 마시러 나갈 때 특별하지 않다면 어디로 가는 게 당연할까? 당연히 집 근처 일 것이다. 그리고 그는 그곳들에서 가게 사장님이나 동네 이웃을 만나 안부도 묻고 자신과 가족이야기도 나누고 어쩔 때는 그들로부터 삶의 위로도 받을 것이다. 그렇게 하면서 가까운 이웃사촌이 되어 갈 것이다.

그리고 여기 또 한사람이 있다. 30여년 가까이 시설에서만 생활하다 장애인활동가들의 도움을 받아 체험홈을 거쳐 각화동 각화주공아파트에서 자립을 시작한 휠체어 이용 장애인이다. 그 또한 생필품을 구입하거나 목욕, 이미지를 할 때 그리고 식당에서 밥을 먹거나 커피를 마시러 나갈 때 특별하지 않다면 어디로 가는 게 당연할까? 위의 비장애인에 대비한다면 ‘집 근처’ 여야 한다.

2.2 집 근처로서 자립의 의미

‘집 근처’ 여야만 위의 비장애인처럼 이웃사촌과 더불어 살아가는 자립을 이룰 수 있다. 앞서서도 말했듯이 집 근처는 이웃을 만나는 공간이기 때문이다. 그렇기에 이 부분은 장애인이 자립해 살아가는 데 누군가와 관계를 형성하는 데 있어서 굉장히 중요한 지점이기도 하다. 생필품을 파는 점주는 자신의 가게에 오는 단골 고객에게 친절할 수 밖에 없다. 장애인에게 먼저 말을 걸어주는 역할을 하는 것이다. 처음에는 형식적인 인사를 나누다가도 차츰 서로를 조금 더 알아가다보면 여느 고객처럼 세상 살아가는 이야기를 나누다 장애인 고객의 삶 또한 생각하게 될 수 있다. 또한 그 곳에서 동네 주민을 만나기도 한다. 비단 마트 뿐 아니라 위에서 언급한 목욕탕, 이미지, 식당, 커피숍 등 모든 시설이 마찬가지다.

2.3 장애인 자립의 현실

하지만 현실은 그렇지 못하다. 심지어 단지내 유일하게 하나 있는 마트가 엘리베이터가 없는 지하에 있는 경우도 있고 1층에 있더라도 휠체어 이용 장애인은 들어

3) 어떤 사람들은 장애인들이 이런 고충을 털어놓으면 ‘그러니까 시설에 있지 뭐하러 나와?’라는 편협한 말을 하기도 한다.

4) 또한 ‘영구임대아파트’는 가난의 낙인이기도 하다.

가는 것을 포기해야할 만큼 비좁은 곳도 존재한다. 단지 근처 또한 마찬가지다. 지어진 지 오래된 건물들로 인해 기반시설이 턱없이 불편하다. 아니 먼저 그곳으로 이동하는 인도와 도로에서부터 불안을 느낀다. 단지와 인도가 연결되는 곳의 급경사, 가로수의 성장으로 인한 비좁고 울퉁불퉁한 인도, 편도 2차로지만 불법주차로 인한 편도1차로가 된 도로 등이 그렇다. 그렇기에 애초부터 단지근처로 가는 걸 포기하는 것이다.

그래서 집 근처가 아닌 편의시설이 갖춰진 곳으로 가거나 활동지원사에게 부탁한다. 이 현상은 이웃구성원과의 단절이라는 문제를 야기 시킨다. 분명히 내 삶을 살면서 비장애인들과 더불어살아가기 위해 자립을 선택했는데 자신이 사는 집 근처가 아닌 편의시설이 준비된 곳으로 가야 하는 이상한(?) 자립인 것이다. 지역사회 속에서의 자립을 위해 자립했는데 그 지역사회 속에서 고립되어 버리는 것이다.

3. 집 근처로서의 장애인 자립을 위한 제안

3.1 장애인 생활 중점지역 지정⁵⁾

위에서 언급했다시피 장애인이 집 근처에서 홀로 그리고 더불어 사는 삶을 살기 위해 먼저는 집 근처의 편의시설이 도심지 수준으로 확보되어야 한다. 유동인구가 많은 도심지의 장애인편의시설(물론 여전히 부족하지만)을 생각해 보자. 정비가 된 보도, 아예 없거나 낮은 턱, 자동문 등 그곳은 어느 정도 장애인편의시설이 갖추어져 있다. 그래서 장애인들이 집 근처를 두고 그곳으로 가는 것이다.

그렇기에 광주광역시나 지자체는 단지 반경 0km를 생활 중점 지역으로 지정하길 제안 한다. 그래서 그 반경 내의 생활시설들이 편의시설을 갖추 수 있도록 무상 지원하는 것이다. 매년 반복되는 인도만 재정비하는 게 아니라 마트, 이미용실, 목욕탕, 병원, 카페등의 출입구와 화장실을 도심지 수준으로 개보수 할 수 있도록 지원하는 것이다. 또한 가로등의 조도를 높이거나 가로등 수를 확대해야 한다. 비장애인도 그렇지만 장애인은 야간에 더 위험하다. 보행 시 몸의 균형에 신경을 쓰기 때문에 시야가 좁거나 어둡다. 그리고 (전동)휠체어는 조그마한 돌에 휠체어 바퀴가 걸리거나 길에 만들어진 작은 구멍에 바퀴가 빠지면 흔들리거나 심한 경우 전복되기도 한다. 그렇기에 가로등을 통해 멀리서부터 안전을 확보할 수 있도록 해야 한다. 물론 일시에 전체 단지 주변을 지원하는 건 어려움이 따를 것이다. 그렇기에 단지들 중 한 두 곳을 시범사업으로 선정하거나 또는 전체 단지 부근 생활시설 중 일부를 시범사업으로 진행 할 수 있을 것이다.

5) 물론 이 표현이 토론자는 싫다. 분명 이 표현은 장애인 차별과 낙인의 표현이기 때문이다. 인디언보호 구역처럼. 그럼에도 이렇게 쓴 이유는 토론자의 지적한게 때문이다. 누구든 이 표현을 의미에 맞게 고쳐주시길 부탁드립니다.

3.2 장애인 생활 중점지역 지정으로 인한 효과

첫째는 두말할 나위 없이 장애인 자립의 질적 향상이다. 휠체어를 이용하는 장애인도 편하게 이용할 수 있게 정비된 상가를 출입하면서 그간 느꼈던 불편을 더 이상 느끼지 않으며 그 장소들에서 이웃 주민과 교류를 하게 될 것이다. 또한 정비된 인도와 그간 어두침침했던 가로등이 아닌 환하게 밝혀진 가로등을 통해 야간 안전이 확보된 상태에서 야간 문화도 누릴 수 있게 될 것이다. 누군가는 겨우 이것이라고 할 수 있다. 그 누군가가 말하는 것들을 하기 위해 장애인들은 그렇게도 자립을 원한다.

둘째는 이를 통해 도시재생활과를 누릴 수 있다. 단지들이 있는 곳은 몇 곳을 제외하곤 대부분 낙후된 지역들이다. 낙후된 지역은 필연적으로 더 낙후 될 가능성이 높고 그곳에 사는 주민들 또한 지역에 애착심이 덜하다. 그런 곳이 장애인 생활 중점지역으로 포함 돼 건물들과 기반시설이 정비 된다면 도시재생활과가 발생돼 거주민들 또한 삶의 질이 향상 될 것이다. 도시재생을 위해 광주시만 해도 수백억원의 국민 혈세를 지출하고 있다. 그러나 쉽사리 결과도 나오지 않는다. 그러나 장애인 생활 중점지역을 통해 편의시설이 확충되면 동시에 건물의 미관이 바뀔 것이고 이는 더 살기 좋은 곳이 돼 자연스레 살고 싶은 곳까지 연결될 수 있을 것이다.

4. 결론

장애인 단체에서 외치는 구호들 중 ‘장애인이 편하면 모두가 편하다’ 라는 구호가 있다. 이 구호는 ‘모두’ 라는 단위의 맨 마지막 경계가 ‘장애인’ 이라는 의미이기도 하다. 그렇기에 장애인이 살기 편한 동네, 그 동네는 비장애인도 살기 편한 곳이기도 하다. 그리고 누군가는 ‘왜 장애인들에게 저렇게 해줘야 하는가?’ 라고 반문하기도 한다. 하지만 ‘왜 그렇게 필요해!’ 라고 반문했던 지하철 엘리베이터는 현재 모든 사람에게 ‘꼭’ ‘필요한’ 엘리베이터가 됐다. 그렇기에 장애인 생활 중점지역 또한 장애인만을 위한 공간이 아닌 홀로 그리고 더불어사는 모든 사람의 공간이 될거라 확신한다.

보행약자의 안전하고 자유로운 이동을 위한 이동로(보행로) 조성 관련 통합법 마련

변 금 섭
(광주광역시장애인종합지원센터)

1. 제안배경

출퇴근, 등하교, 모임 참석 등 일상생활을 하면서 자유롭고 안전한 이동은 꼭 필요합니다. 하지만 환경적 특성(구도심/신도심), 자치구의 형편(재정자립능력, 단체장의 마인드 등) 등에 차이에 따라 보행약자가 체감하는 이동권 향유 정도는 편차가 발생합니다.

이런 요인에 의한 편차를 최소화하기 위한 가장 좋은 방안은 이동권 관련 법을 준수해서 이동로를 조성하는 것인데, 이 또한 관련 법령(법·규칙·지침 등)마다 그 기준이 상이하어 제각각으로 이동로(보행로)가 조성되고 있습니다. 이로 인해 발생하는 불편은 보행약자가 고스란히 떠맡고 있고, 장애계에서는 이런 사안을 개선하기 위해 90년대 초반부터 이동권 보장에 관한 일련의 사업들을 추진하고 있는데, 대표적인 사례가 편의시설 현장조사(모니터링)입니다. 중앙정부에서도 1998년 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률(이하, 편의증진법)」이 제정됨에 따라 전국 단위에 편의시설 실태 전수조사⁶⁾를 5년 주기로 진행하고 있습니다.

[표-1] 주요 광역단체별 편의시설 적정 설치율

(단위: %)

지역	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	세종
적정 설치율	87.9	81.0	80.7	79.6	82.2	82.9	85.1	88.9

[출처: 보건복지부 보도자료, 2019. 2. 25자]

이 조사에 의하면 전국의 편의시설 적정설치율도 기존 지자체 자체 점검방식에서 보건복지부 일괄 조사로 변경하여 진행한 2008년(55.8%)보다 최근의 조사한 결과(74.8%, 2018년)가 19% 증가한 괄목할 만한 성과도 나타나고 있지만 실제로 자유롭

6) 장애인편의시설 실태 전수조사. 보건복지부에서 추진하는 전국 단위의 편의시설 설치 실태 조사로 1998년 처음 진행되었다. 조사대상은 공공건물 및 공중이용시설, 공동주택, 공원 등으로 1998년 이후 신축 또는 증축 등 건축행위가 발생한 것에 대해 평균 8~10개월 정도의 기간에 진행된다.

고 안전한 이동권 향유에 대해 보행약자가 체감하는 수준도 조사결과의 수치와 같다고 하기엔 개선해야 할 점이 많아 보이는데 현실입니다.

단편적인 예로, 2000년 초반부터 전동휠체어와 전동스쿠터가 보장구로 인정이 되어 보급이 활발해져 보행약자의 이동편리성이 확보되어 자유로운 이동은 가능해졌지만, 보행약자를 고려하지 못한 채 조성된 보행환경으로 인해 이동 간 사고 위험에 떠안고 있습니다. 실제로 7)지난 2016년 4월, 한국소비자원에서 전동보장구를 3년 이상 이용 중인 장애인 또는 보호자 290여명을 대상으로 사고경험에 대해 설문한 조사결과를 발표한 자료에 따르면, 35.5%가 사고를 경험하였는데, 유형별로 보면 ‘턱·장애물 등에 의한 걸림’ 사고가 41.2%로 가장 많았고, ‘간판 등과 같은 외부 장애물과의 충돌(36.3%)’, ‘운행 중 정지(32.4%)’, ‘차량과의 충돌(24.5%)’, ‘보행자와의 충돌(22.5%)’ 등의 순으로 나타나 보행약자의 안전하고 자유로운 이동을 위해서는 이동로 개선이 기본 전제 중에 하나임을 알 수 있습니다.

이에 본 토론에서는 이동로(보행로)에 대한 사안을 중점으로 보행약자가 안전하고 자유롭게 이동하기 위해 개선해야 할 점이 무엇인지 살펴보고자 한다.

2. 현황 및 문제점

첫째, 이동로 조성 관련 법 등에서 규정하고 있는 조성 기준이 상이하여 제각각의 기준대로 보행환경이 조성되고 있습니다.

예를 들어, 「편의증진법 시행규칙」에서는 이동로의 규격을 1.2m 이상으로 하고 있고,

[표-2] 「편의증진법 시행규칙 별표1」

편의시설의 구조·재질 등에 관한 세부기준

1. 장애인 등의 통행이 가능한 접근로

가. 유효폭 및 활동공간

- (1) 휠체어사용자가 통행할 수 있도록 접근로의 유효폭은 1.2미터 이상으로 하여야 한다.

「교통약자의 이동편의 증진법(이하, 교통약자법) 시행규칙」에서는 이동로의 규격을 2m 이상, 불가피한 경우 1.2m 이상으로 완화하고 있으며,

7) ‘전동보장구 고장나면 수리 누가 하나’, 에이블뉴스, 2019.3.8.자 참조

[표-3] 「교통약자법 시행규칙 별표1」

이동편의시설의 구조·재질 등에 관한 세부기준
3. 도로
가. 교통약자가 통행할 수 있는 보도
1) 휠체어사용자가 통행할 수 있도록 보도 또는 접근로의 유효폭은 2미터 이상으로 하여야 한다. 다만, 지형상 불가능하거나 기존 도로의 증축·개축 시 불가피하다고 인정되는 경우에는 1.2미터 이상으로 완화할 수 있다.

「도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙」에서는 이동로의 규격을 최소 2m로 하되 불가피한 경우 1.5m 이상으로 할 수 있다고 하고 있습니다.

[표-4] 「도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙

도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙(국토교통부령 제223호)
제16조(보도)
③ 보도의 유효폭은 보행자의 통행량과 주변 토지 이용 상황을 고려하여 결정하되, 최소 2미터 이상으로 하여야 한다. 다만, 지방지역의 도로와 도시지역의 국지도로는 지형상 불가능하거나 기존 도로의 증설·개설 시 불가피하다고 인정되는 경우에는 1.5미터 이상으로 할 수 있다.
〈참고〉
국지도로란, 도로를 기능적 체계로 구분할 때의 맨 아래 체계로, 주택지·상업지에서 직접 통행이 이루어지는 도로를 말함

이처럼 제각각인 관련 법령으로 인해, 이동로는 제각각의 기준대로 조성되고 있고, 앞서 내용과 같이 ‘보행장애물로 인한 걸림 또는 충돌 사고, 보행자 또는 차량과의 충돌사고’ 등의 각종 요인으로 보행약자의 35.5%가 사고를 경험할 수밖에 없는 현실입니다.

예를 들어, 광주 서구에 거주하는 보행약자가 버스를 이용하기 위해 집 인근의 버스정류장으로 이동하기까지도 크고 작은 불편과 위험을 감수해야 합니다. 그 이유는 이동로의 폭은 좁은데 가로수가 심겨져 있고 보행에 불편을 주는 각종 장애물과 자전거도로까지 조성되어 있기 때문입니다. 이런 악조건을 견디며 버스정류장에 도착했지만 저상버스를 이용하기 위해 기다리는 것부터 저상버스에 승차하는 것까지도 그리 편하지는 않습니다. 전동휠체어 등을 이용하는 보행약자를 고려하지 않고 버스정류장을 조성했기 때문입니다.

[그림-1] 보행약자가 이용하기 힘든 버스정류장 예시



둘째, 이동로와 관련한 각 부처별 기준과 관리가 이루어져 오히려 부실한 조성
관리가 되고 있습니다.

예를 들어, 보도의 폭이 1m로 좁아서 가로수 제거사업을 하려고 한다면 보도
조성은 「교통약자의 이동편의 증진법」에 의해 국토교통부에서, 보도에 심겨진
가로수의 조성 및 관리는 「산림자원의 조성 및 관리에 관한 법률」에 의해 산림
청에서 하고 있는 등 법령에 따라 소관부처가 상이합니다. 또한 실무를 담당하는
지자체에서는 사안에 따라 도시계획과와 공원녹지과에서 사안별로 책임을 지거
나 반대로 책임을 회피할 수도 있는 상황이 발생할 수 있습니다.

3. 개선방향

이동로 구성에 있어 단일화된 기준(설치규격)과 환경특성(구도심/신도심 등)에 따라 구성의 우선순위가 명시되어 있는 등의 이동로 설치에 관한 명확한 세부기준이 포함되어 있고, 이동로 구성 및 관리에 있어 해당부서 간 명확한 책임사항 등이 부여된 이 세 가지 내용이 담긴 가칭「이동로 구성 및 관리에 대한 조례」를 우리 시 조례로 제정하여 보행약자가 안전하고 자유롭게 이동권을 향유할 수 있는 법적 근거를 마련하였으면 합니다.

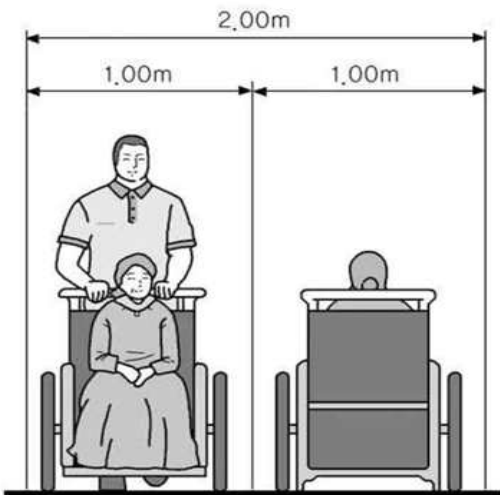
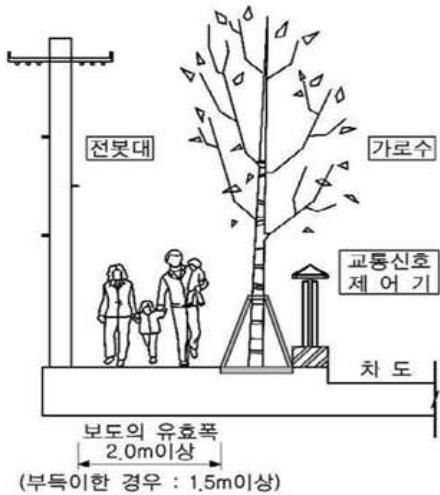
실제로 서울시에서는 ‘보행친화도시 만들기’라는 목적을 지니고 지난 2005년에 연구용역을 「가로설계·관리 매뉴얼의 기본방향」을 수립·공개하였고 이를 토대로 보행환경 구성에 있어 단일화된 기준(설치규격)인 「서울시 가로 설계·관리 매뉴얼」을 운영하고 있다.

[그림-2] 서울시 가로 설계·관리 매뉴얼 예시(1)



이 매뉴얼은 도로의 유형별로 가로유형과 그에 따른 보도의 설계 방법 등을 비교적 구체적으로 기재하였는데, 예를 들어 도로의 폭이 12m~25m인 중로에서 가로 설계 시, 고려해야 할 기본사항으로 ‘불필요한 가로시설물 최소화’, ‘보행을 방해하는 시설물 이설 및 지중화’, ‘버스정류장 구역에 불필요한 시설물 설치 지양’ 등의 내용을 준수하도록 하고 있습니다. 이를 토대로 보도 설계 시 준수해야 하는 지침은 [그림-3]의 내용과 같습니다.

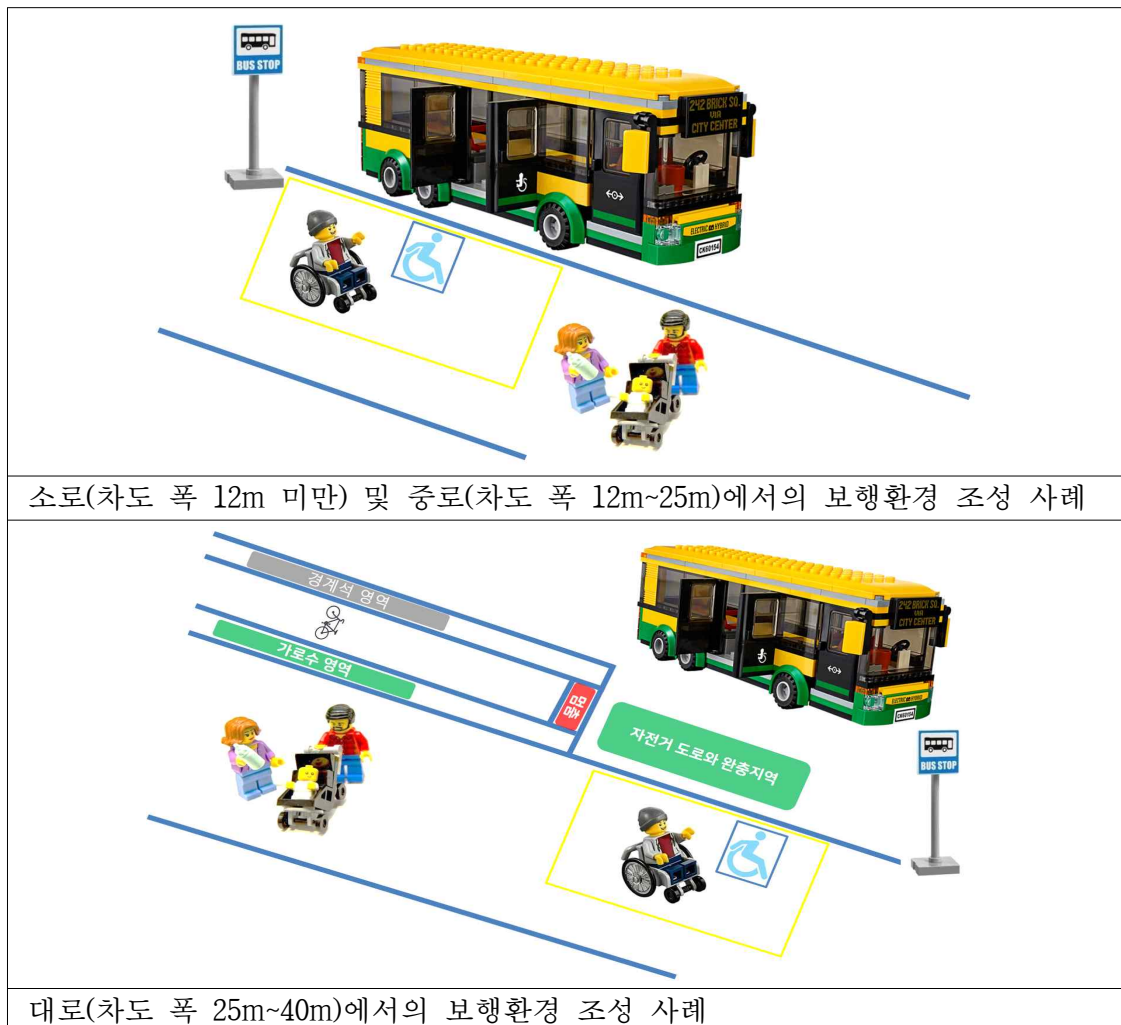
[그림-3] 서울시 가로 설계·관리 매뉴얼 예시(2)

Vision	배경&목적	가로유형	가로설계 방법	보도	차도	교차로
설계방법 및 지침 ■ 보도는 보행자의 통행 경로를 따라 '연속성'과 '일관성'이 유지되도록 설치하며, 보도에 가로수 등 노상시설을 설치하는 경우 노상시설 설치에 필요한 폭을 추가로 확보하여야 한다.(도로의 구조시설기준에 관한 규칙 제16조 제4항) ■ 보행동선은 보행자 안전과 쾌적한 보행이 가능한 동선체계가 되도록 하고, 장애인·노약자(아동 포함) 등의 보행에 불편이 없도록 계획하여야 한다.(지구단위계획수립지침 3-6-10) ■ 간선도로의 보도에는 가급적 보행장애를 유발하는 차량진출입시설의 설치를 가급적 제한하고 차량은 이면 도로를 통해 진출입로를 설치한다.(지구단위계획수립지침 3-6-22) ■ 보도를 확장하면, 새롭게 만들어진 보행공간을 침해하지 않기 위해 시설물을 가로시설물 공간으로 이설하여야 한다. ■ 보도재질은 견고하고 표면이 부드러우면서도 비나 눈이 와도 미끄러지지 않는 재료를 사용하여야 하며, 재료의 미끄럼 저항 기준은 다음을 따른다. ■ 미끄럼 저항기준 BPN(British Pendulum Number) - 평지(기울기 1/50 이하): 40BPN 이상 - 완경사(기울기 1/50초과~1/100이하): 45BPN 이상 - 급경사(기울기 1/10 초과): 50BPN 이상 ※ BPN(British Pendulum Number) : 도로 포장재 표면의 마찰 특성을 측정하는 장비(BPT)로 시험한 결과 값. BPN 수치가 클수록 미끄럼에 안전 출처: 서울시 보도공사 설계시공 매뉴얼, 2013, 서울특별시, p 27						
 						

4. 개선효과

- 첫째, 단일화된 이동로 조성 기준(조례, 매뉴얼) 마련으로 우리 지역 어디서나 장애인, 임산부, 노인 등 교통약자가 안전하고 자유롭게 이동할 수 있습니다.
- 둘째, 이동로가 조성되는 환경적 특성(차도 및 보도의 폭 등)에 따른 우선순위에 근거한 조성으로 교통약자 중심의 이동환경을 마련할 수 있습니다. 더불어 광주지하철 2호선 구간에 보도 복개공사 시행 시 통합 기준을 근거로 착수한다면 이 중시행 예방을 통한 예산절감도 기대할 수 있습니다.
- 셋째, 이동로 조성 및 관리에 대해 해당부서 간 책임사항 명시로 유지보수나 조성계획 변경 등 발생 시 행정추진의 효율 및 효과를 극대화할 수 있습니다.

[그림-4] 이동로 조성 관련 통합법 마련에 따른 개선효과 예시



【발표- PPT 활용】

왜 우리는 안전하지 않은가?
시민과 함께하는 정책토론회

보행약자의 안전하고
자유로운 이동을 위한
이동로 조성 관련 통합법 마련

토론자 : 변금섭
(사)광주광역시장애인종합지원센터

제안 배경





이름 : 김 걱정
나이 : 30세
취미 : 산책



全南日報

영암군, 전동휠체어·스쿠터 야광 안전 덮개 제작 배부

출판사: 도서출판 숲
주소: 서울특별시 강남구 테헤란로 519-1000 (삼성동) 숲출판사
전화: 02-556-1111
팩스: 02-556-1112
홈페이지: www.soonpublish.com

주요년도: 발간-재발간 지대: 1990년 12월 20일, 1991년 12월 10일, 1992년 12월 20일, 1993년 12월 10일

[illegible]

또한 경찰대학에서 전통문화재와 수부도 세고리 반장형 '경원군'의 전통문화재로 수부도, 최후는 여왕 '경원'을 제작해 배포했다.

2010年10月10日，中国工商银行股份有限公司（以下简称“工商银行”）与渣打银行（中国）有限公司（以下简称“渣打银行”）签署了一项战略合作协议，双方同意在人民币跨境贸易结算、人民币境外直接融资、人民币境外投资、人民币境外支付、人民币境外汇兑、人民币境外清算、人民币境外托管、人民币境外代理行、人民币境外代理收付、人民币境外代理发行、人民币境外代理销售、人民币境外代理投资、人民币境外代理运营、人民币境外代理管理、人民币境外代理服务、人民币境外代理咨询、人民币境外代理其他业务等方面开展合作。双方同意在人民币跨境贸易结算、人民币境外直接融资、人民币境外投资、人民币境外支付、人民币境外汇兑、人民币境外清算、人民币境外托管、人民币境外代理行、人民币境外代理收付、人民币境外代理发行、人民币境外代理销售、人民币境外代理投资、人民币境外代理运营、人民币境外代理管理、人民币境外代理服务、人民币境外代理咨询、人民币境外代理其他业务等方面开展合作。

특히, 전통문화유산의 전통스투리는 농작가 농가 경영에 직접적인 영향을 미치지 않지만, 마을사람들 사이에서 전통문화유산의 전통스투리를 지향하는 경우가 많아 농촌에 정착한 마을사람들 교육에도 많은 영향을 미칠 것으로 보인다.

이해·영양분은 지난 12월 천문대에 비해 2배가량 적은다는 해문 관측결과를 이 문헌에 2300여개씩 적어해 해로했다. 해문 천문 관측은 천문대에 비해 2배가량 적은데다가 다른 관측자들의 관측 결과와 큰 차이를 보였기 때문에 해문은 이 점을 강조해 관측한 것임을 밝히고 있다. 관측은 지난 12월에 관측한 것과는 달리 해문은 해문 관측을 위해 해문 관측을 해한 것임을 밝히고 있다.

은 "전 세계는 '공포'라는 새로운 물결이 파고 있는 곳들. 특히 한국, 중국, 미국 등지에 대한 우려가 대량인간실험을 우려하고 전 세계를 위협하는 '공포'라는 새로운 물결이 파고 있는 곳들"이라고 말했다.

地址：中國廣東省佛山市江門區江門大道西100號
電話：0750-3638888 傳真：0750-3638889

차도로 튕긴 전동휠체어 … 하마터면 (2017. 7. 21. / JTBC News)

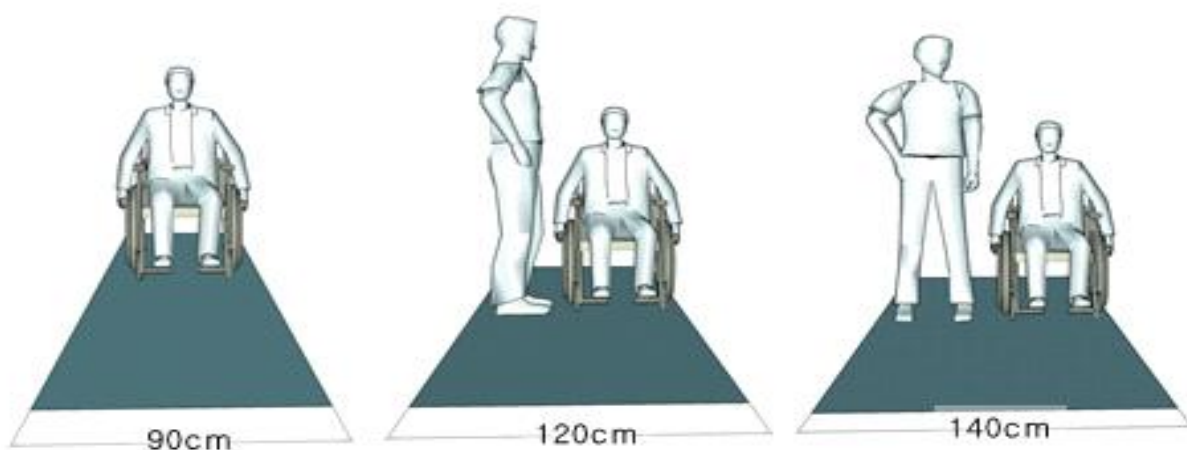




현황 및 문제점



먼저 알아두기



[출처] 장애물 없는 생활환경 인증제도 매뉴얼 「건축물편」, 한국장애인개발원

1 제각각의 이동로 조성 관련 법(조례, 규칙 등)

가. 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률」

「장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률 시행규칙」

[별표 1] 편의시설의 구조·재질 등에 관한 세부기준

1. 장애인 등의 통행이 가능한 접근로

가. 유효폭 및 활동공간

(1) 휠체어사용자가 통행할 수 있도록 접근로의 유효폭은 1.2미터 이상으로 하여야 한다.

1 제각각의 이동로 조성 관련 법(조례, 규칙 등)

나. 「교통약자의 이동편의 증진법」

「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」

[별표 1] 이동편의시설의 구조·재질 등에 관한 세부기준

3. 도로

가. 교통약자가 통행할 수 있는 보도

1) 휠체어사용자가 통행할 수 있도록 보도 또는 접근로의 유효폭은 2미터 이상으로 하여야 한다. 다만, 지형상 불가능하거나 기존 도로의 증축·개축 시 불가피하다고 인정되는 경우에는 1.2미터 이상으로 완화할 수 있다.

1 제각각의 이동로 조성 관련 법(조례, 규칙 등)

다. 「도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙(국토교통부령 제223호)」

제16조(보도)

- ③ 보도의 유효폭은 보행자의 통행량과 주변 토지 이용 상황을 고려하여 결정하되, 최소 2미터 이상으로 하여야 한다. 다만, 지방지역의 도로와 도시지역의 국지도로는 지형상 불가능하거나 기존 도로의 증설·개설 시 불가피하다고 인정되는 경우에는 1.5미터 이상으로 할 수 있다.

참고 Tip

국지도로란, 도로를 기능적 체계로 구분할 때의 맨 아래 체계로, 주택지·상업지에서 직접 통행이 이루어지는 도로를 말함

★ 현황 설명 사진



[무장애 버스정류장 내부]



[무장애 버스정류장 내부]

★ ✈️ 현황 설명 사진



★ ✈️ 현황 설명 사진



[무장애 버스정류장 접근로]



첫 번째 단락을 정리하며...



첫 번째 단락을 정리하며...



2

제각각의 이동로 관련 담당부처

보도가
좋아요 ㅠㅠ



예를 들어, 김격정씨가 자주 이용하는 버스정류장 주변 보도가 좁아서 해당 구청에 가로수 제거 민원을 신청했다고 보면,

보도의 경우는 먼저 「교통약자의 이동편의 증진법」에 의해 국토교통부에서 담당을 하고 있고, 실무를 담당하는 지자체에서는 도시계획과에서 담당하고 있다.

가로수의 경우는 먼저 「산림자원의 조성 및 관리에 관한 법률」에 의해 산림청에서 담당을 하고 있고, 실무를 담당하는 지자체에서는 공원녹지과에서 담당하고 있다.



현황 설명 사진



[국지도로 내 인도]



[국지도로 내 인도 2]



두 번째 단락을 정리하며...



김격정씨의 신청한 민원은 어디에서 처리가 될까?

보도의 경우는 실무를 담당하는 지자체에서는 도시계획과에서 담당하고 있다.

가로수의 경우는 실무를 담당하는 지자체에서는 공원녹지과에서 담당하고 있다.



개 선 (제 안) 내 용

-
- 우리 시민의 통합 관리 조례(또는 매뉴얼)을 개발하여,
 - 지역 내 보행환경 조성 시 이를 준수하도록 해야 한다.
- 서울시는, 2015년에 연구·용역을 통해 「가로 설계·관리 매뉴얼」을 개발하였고, 2017년부터 「2017 서울시 가로 설계·관리 매뉴얼」을 활용 중임.

-
- 앞서 제기되었던 국지도로 내 폭이 좁은 인도의 경우,
「2017 서울시 가로 설계·관리 매뉴얼」에서 보면,
“중로(12m~25m 미만 도로)-보도 2m 이상”에 해당하는 기준으로,
기본방향에 다음과 같이 명시하고 있다.
 - 불필요한 가로시설물 최소화
 - 유효보도폭이 확보되지 않은 경우, 가로수 설치 지양
 - 버스정류장 구역에 불필요한 시설물 설치 지양
(이하 생략)



2017 서울시 가로 설계 · 관리 매뉴얼 [예 시]

중로(12m~25m 미만 도로)-보도 2m 이상

업무 가로



- 특징**
- 다양한 규모의 발달군이 가로변에 입지하여 업무시설과 근린생활시설이 혼재되어 있으며 일부는 이면 도로에 주거시설도 공존하고 있다
 - 출퇴근 시간에 보행자가 집중되어 통행량이 많고 차량속도가 빠르다

- 기본 방향**
- 적정 유효보도폭 확보를 위한 차폭수 축소 및 도로 다이어트 검토
 - 대중교통 접근시설 주변의 보행환경 개선
 - 불필요한 가로시설물 최소화
 - 보도의 투수성 포장 및 친환경 배수 시설 적극 활용

주거·근린생활 가로



- 가로 주변에는 다양한 규모의 주택과 아파트 단지가 조성되어 있으며 근린생활시설이 혼재되어 있다
- 유동인구와 주차차 수요가 많고 차량의 속도가 비교적 빠르다

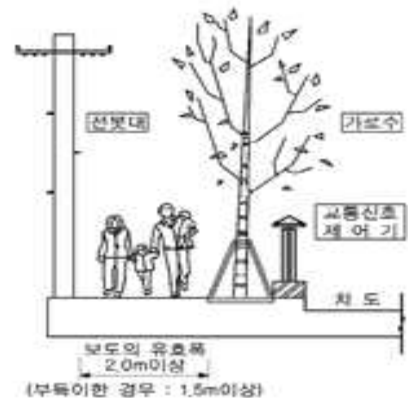
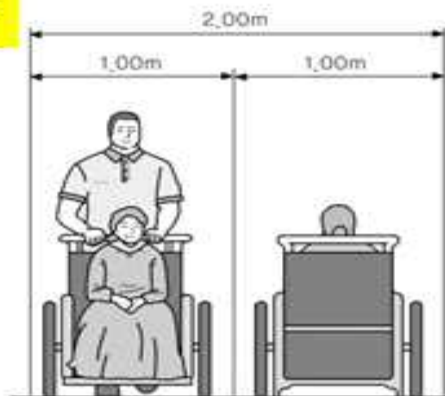
- 불필요한 가로시설물 최소화
- 보행자를 방해하는 시설물 이설 및 차종화
- 어린이와 노약자 등 교통약자의 편의를 위한 다양한 설계방법 도입
- 아이들이 마음껏 뛰어놀 수 있는 보행안전구역(Car-Free Zone) 설정
- 주거지 생활권 도로에서 차량의 속도를 저감할 수 있는 교통정문화 기법 도입
- 교통정화 고려하여 화전고차로 설치 검토
- 버스정류장 구역에 불필요한 시설물 설치 자양
- 유효보도폭이 확보되지 않은 경우, 가로수 설치를 저감하고 인접 건물, 울타 등기 입면녹화
- 보도의 투수성 포장 및 친환경 배수시설 적극 활용



2017 서울시 가로 설계 · 관리 매뉴얼 [예 시]

보도 설계기법

보도 영역 구분 및 기본지침 국토교통부



출처: 도로의 구분·시설에 관한 규약 제15, 2015 국토교통부, 11/15

※ 모든 보도포장과 연관된 설계 및 시공 관련 사항은 "보도공사 설계시공 매뉴얼"을 따른다.



2017 서울시 가로 설계 · 관리 매뉴얼 [예 시]

설계방법 및 지침

- Ⅱ 보도는 보행자의 통행 경로를 따라 연속성과 일관성이 유지되도록 설치하며 보도에 가로수 등 노상시설을 설치하는 경우 노상시설 설치에 필요한 폭을 추가로 확보하여야 한다.(도로의 구조시설기준에 관한 규칙 제16조 제4항)
- Ⅲ 보행동선은 보행자 안전과 쾌적한 보행이 가능한 동선체계가 되도록 하고, 장애인·노약자(아동 포함) 등의 보행에 불편이 없도록 계획하여야 한다.(지구단위계획수립지침 3-6-10)
- Ⅳ 간선도로의 보도에는 가급적 보행장애를 유발하는 차량진출입시설의 설치를 가급적 제한하고 차량은 이면 도로를 통해 진출입로를 설치한다.(지구단위계획수립지침 3-6-22)
- Ⅴ 보도를 확장하면, 새롭게 만들어진 보행공간을 침해하지 않기 위해 시설물을 가로시설물 공간으로 이설하여야 한다.
- Ⅵ 보도재질은 견고하고 표면에 부드러우면서도 비나 눈이 와도 미끄러지지 않는 재료를 사용하여야 하며, 재료의 미끄럼 저항 기준은 다음을 따른다.

※ 미끄럼 저항기준(BPN: British Pendulum Number)

- 포장(기울기 1/50 이하): 40BPN 이상
- 관공사(기울기 1/50 초과~1/100 이하): 45BPN 이상
- 급경사(기울기 1/10 초과): 50BPN 이상

※ BPN(British Pendulum Number): 도로 포장재 표면의 마찰 특성을 측정하는 값(BPN)으로 시험한 결과 값 BPN 수치가 클수록 미끄럼에 안전

출처: 서울시 보도공사 설계시공 매뉴얼, 2013, 서울특별시 p.27



제안내용을 정리하면...

우리 시만의 통합 조례(또는 매뉴얼)를 개발할 때,

보도 + 차도 + 교차로, 크게 3영역으로 구분하여 개발

또한 각 영역은 세부적 수준까지 포함

예를 들면, 보도의 경우

- 보도정비 기본방향
- 지하철 출입구
- 자동차 진입로
- 가로수 및 조경시설
- 버스정류장 대기공간 및 쉼터

★ 제 안 내용을 정리하면...

우리 시에서 보행환경 조성이나 보수공사 추진 시,
개발된 통합 조례(또는 매뉴얼)를 활용하여,
보행약자 **누구나**, 어디든, 불편없이, **안전하게**
이동할 수 있는 **보행환경**을 **조성**하고 **관리**해야
한다.

★ 개 선(제 안)내용 예시





개 선 효 과

첫째, 단일화된 이동로 조성 기준(조례, 매뉴얼) 마련으로 우리 지역 어디서나 장애인, 임산부, 노인 등 교통약자가 안전하고 자유롭게 이동할 수 있습니다.

둘째, 이동로가 조성되는 환경적 특성(차도 및 보도의 폭 등)에 따른 우선순위에 근거한 조성으로 교통약자 중심의 이동환경을 마련할 수 있습니다. 더불어 광주지하철 2호선 구간에 보도 복개 공사 시행 시 통합 기준을 근거로 착수한다면 이중시행 예방을 통한 예산 절감도 기대할 수 있습니다.

셋째, 이동로 조성 및 관리에 대해 해당부서 간 책임사항 명시로 유지 보수나 조성계획 변경 등 발생 시 행정추진의 효율 및 효과를 극대화할 수 있습니다.

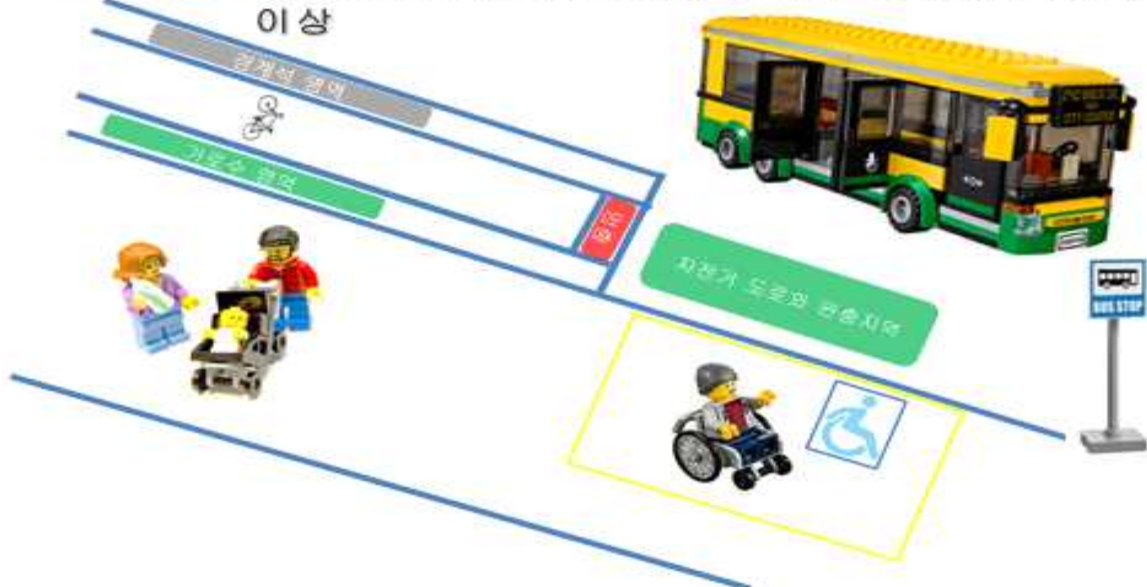


개선효과 설명 예시-소로(차도 폭 12m 미만) 및

중로(차도 폭



개선효과 설명 예시-대로(차도 폭 25m ~40m) 이상



광주의 3문 저상버스의 추진방안

안 유 승
(조선대학교 행정복지학부)

I. 저상버스의 이해

1. 저상버스의 의의 및 필요성

저상버스는 계단을 없애고 일반 버스보다 낮게 설계하여 신체적 불편함을 겪는 사람들이 좀 더 쉽게 승·하차를 할 수 있도록 돕는 버스를 말한다. 일반 이용객들은 물론이고 노인과 장애인 같은 교통약자들의 접근성을 높이기 위하여 그들을 위한 편의 장치를 마련하여 누구나 편하게 이용하도록 돕는 것에 목적이 있다.

2018년 서울 광화문에서 있었던 출퇴근 시간 장애인 버스 승차거부는 현 문재인 정부의 커뮤니티 케어와 크게 반하는 사건이었다. 더욱 심각한 것은 이러한 장애인 버스 승차거부 사례는 매우 흔해서 장애인들의 버스 이용 접근성을 낮추고 있다. 취약층 돌봄 체계를 구축하려는 이러한 국내 정서를 반영하여 장애인 및 노인 등과 같은 취약 계층에 대한 보편적 복지는 우리가 지향해야 할 가치이며 나아가 정책목표로서 자리 잡아야 한다.

진보적인 복지정책이 자리 잡은 일부 유럽 국가에서는 3문 저상버스가 일반적으로 도입되어 운행될 뿐만 아니라 이를 이용하는 승객들도 위화감 없이 일반적인 것으로 인식되고 있다.

국토교통부에서는 「교통약자 이동 편의 증진법」 제6조에 의거 장애인·노인·임산부 등 교통약자 이동 편의 강화를 위한 5년 단위 증진계획을 수립하여야 하며 이에 따라 2017년부터 2021년까지를 기간으로 제3차 교통약자 이동 편의 증진계획을 발표하였다. 이 가운데 저상버스는 시내버스의 차령 및 지자체 재정 여건 등 저상버스 보급 관련 요인들을 고려하여 2021년까지 수평 승하차가 가능한 저상버스를 광역시의 경우 45%를 목표치로 설정하도록 하고 있다.

이러한 계획에 따라 광주광역시도 저상 버스의 증진과 3문 저상버스의 도입에 대한 근거가 마련되고 적극적으로 나서야 할 필요성이 있다.

2. 광주광역시 저상버스의 현황

현재 광주시에서 운행되고 있는 시내버스는 모두 1,002대로 2018년 말 기준 대체차를 포함하여 242대를 운행 중에 있으며 2019년 역시 62대 도입을 목표로 하였으

나 20대 수준으로 머물 예정으로 전체 시내버스의 26% 수준이다 .

김점기 의원은 “「교통약자 이동 편의 증진법」에 의거 증진계획을 발표하고도 정작 저상버스 도입을 위한 국비 지원을 하지 않고 있는 국토교통부도 문제지만 ‘시 재정이 열악하여 시비 매칭액이 부족하여 국비를 확보하지 못한 사례’라고 밝힌 시의 행정도 납득할 수 없다”고 질타했다.

이어 “국토교통부에서는 2021년까지 광역시 목표치를 45%로 설정하고 있고 각 지자체별 저상버스 전환율을 적용하여 예측한 2021년도 보급률은 광역시 기준 39.2%로서 국비 요구 및 시비 편성에 적극적으로 나서야 한다”고 주장했다.

II. 3문 저상버스의 특징

3문 저상버스는 2019년 3월에 광역정부에서는 대전광역시에서 최초로 도입했다. 출입문을 3개 갖춘 저상버스로 교통 혼잡 등으로 증차가 쉽지 않은 노선에 투입하여 3문 저상버스 4대 증차 시 기존 버스 5대 증차의 효과를 기대할 수 있다. 3문 저상버스의 특징은 다음과 같다.

1. 더 많은 승객 수용 가능

일반 버스는 승차정원 47명에 입석 포함 최대 65명인데, 이 3문 저상버스는 바닥이 낮고 전체 길이가 기존 버스(11미터)보다 1미터 정도 길어서 입석 포함 최대 82명까지 탑승이 가능하다. 길이가 더 길어서 쾌적한 환경에서의 이용이 가능하고 일반 버스보다 최대 17명 정도 더 태울 수 있다는 장점이 있다.

2. 3문을 통한 승하차 시간 단축

또한, 3문 저상버스의 도입은 장애인이나 노인과 같은 교통약자를 위한 뿐만 아니라 일반 이용자들도 일반 버스보다 출입문이 한 개 더 있고 교통카드 단말기가 출입문마다 설치되어 있어서 빠른 순환으로 승·하차 시 혼잡을 줄이고 시간도 단축할 수 있다. 특히, 출퇴근 시간의 혼잡을 완화할 수 있다.

3. 장애인의 심리적 부담 감소

휠체어를 이용하는 장애인 이용객들이 시내버스를 이용하는데 가장 큰 어려움을 느끼는 부분은 버스 자체에 승하차가 어렵다는 점이다. 이는 장애인 이용객들이 타인에게 의존하게 만들고 자립성을 낮추며 굉장한 부담감으로 다가온다.

저상버스의 목적 중의 하나가 계단을 없애고 차체를 낮추어 인도와 높이를 동일하게 만들어 휠체어 이용객들이 수월한 승하차 할 수 있게 돕는 것에 있다. 하지만, 현실적으로 운행 간에 인도와 바짝 붙여서 버스를 정차하기가 어려울 뿐만 아니라

인도와 닿지 않는 길거리가 있는 경우가 많다. 이러한 문제를 해결하기 위해 대전 시에서는 유모차 이용자나 장애인 이용객들을 위한 닐링 시스템을 설치했다. 즉, 경사판을 놓고 차체를 최대 8cm까지 기울일 수 있다.

또한, 버스 한 대당 휠체어는 2대까지, 유모차는 4대까지 함께 실을 수 있을 만큼 넉넉한 전용 공간이 마련되어 있고 당연히 이 공간에는 안전벨트까지 갖추어져 있다.

4. 교통약자를 배려하겠다는 다짐 표현

장애인의 승차를 거부했던 사례 등을 사전에 방지하기 위하여 3문 저상버스 차체 앞면에는 차체 앞면에는 파란색 동그라미로 노약자, 장애인, 어린이유모차 표시를, 출입문마다 노란색 동그라미로 장애인 표시를 큼직하게 설치하여 교통약자 배려를 실천하겠다는 다짐을 나타낸다.

이뿐만 아니라, 버스 안팎에 파란색 버튼을 설치하여 버스 안 장애인 공간에 있는 버튼은 승차한 교통약자, 특히 장애인 승객에게 사건 사고가 발생했을 때를 대비한 버튼이다. 버스 밖의 버튼은 운전기사가 미처 교통약자를 발견하지 못하고 출발했을 때 다시 정차하게 한다. 특히, 휠체어를 탄 장애인이나 어르신들에게는 반가운 소식이다.

다음의 <그림 1>은 교통약자를 배려하는 요소들을 보여준다.

<그림 1> 교통약자를 배려하는 버튼과 장애인 배려 로고



출처: <https://daejeonstory.com/9817>, 2019 대전광역시 소셜미디어 기자단 고혜정

5. 안전장치 설치

안전문장치(세이프티도어)가 있어 출입문이 완전히 닫히기 전에는 출발할 수 없도록 설계하고 버스 안에는 곳곳에 5개의 비상망치와 2개의 소화기 등 필수 안전물품들이 준비되어 있다. 특히나 버스 안에 화재 등의 사건이 일어났을 때, 승객들이 직접 문을 열거나 버스 밖에서 문을 열어줄 수 있는 비상탈출 버튼을 설치한다. 이 버튼은 출입문 위쪽마다, 버스 밖에서는 출입문 옆마다 설치되어 있다. 또 차체가 길어지고 승객이 많아지는 만큼, 버스 안을 자세히 살필 수 있는 카메라와 반사거울도 배치되어 있다. 여기에 비춰진 모습들은 운전석 모니터에서 생생히 볼 수 있다.

다음의 <그림 2>는 닐링시스템의 모습을, <그림 3>은 안전문장치와 안전물품을 보여준다.

<그림 2> 닐링시스템



<그림 3> 안전문장치와 안전물품



출처: <https://daejeonstory.com/9817>, 2019 대전광역시 소셜미디어 기자단 고혜정

6. 환경을 생각한 버스

3문 저상버스는 천연가스를 연료로 한다. 천연가스 버스는 기존의 경유차량과 비교할 때, 매연이나 미세먼지가 전혀 없고 소음도 절반 수준이다. 게다가 오존을 만드는 질소산화물과 일산화탄소, 탄화수소 발생도 적어서 일반 경유버스와 비교했을 때, 대기오염 발생량이 약 10분의 1수준이다.

또한, 3개의 출입문마다 에어커튼 기능을 설치하여 바깥의 미세먼지를 막아주는 기능도 고려하고 있다.

Ⅲ. 광주의 3문 저상버스 추진방안

3문 저상버스를 도입한 대전광역시, 성남시 등의 지역에서 시범운영하고 있는 3문 저상버스를 광주에 추진하려면 좋은 것은 참고하고 우리 지역의 특성을 고려하여 이를 시행해야 할 것이다. 이에 대한 추진방안은 다음과 같다.

1. 교통약자 인구 밀집 지역 파악

대전시에서는 급행 시범운영으로 많은 노선을 도입하지 못했기 때문에 교통약자의 접근성을 고려하지 못한 것처럼 보인다. 여기에서 말하는 교통약자는 유모차 사용자, 노인, 부상으로 인해 거동이 불편한 사람 등 교통 이용에 불편함을 겪는 전반적인 모든 사람을 말하지만, 본 제안서에서는 교통약자를 지체 장애인과 노인을 기준으로 한다. 이를, 광주의 각 구 단위로 나누어 인구수를 파악하자면 다음의 <표 1>과 같다.

<표 1> 광주광역시의 구별 지체 장애인과 노인 인구의 수

구분	지체 장애인	노인
동구	2,336	20,643
서구	6,153	39,025
남구	4,764	35,265
북구	9,669	59,815
광산구	8,226	35,637

단위: 명

출처: 보건복지부(2018), 광주광역시청(2019)⁸⁾

8) <표 1> 광주광역시의 구별 지체 장애인과 노인 인구의 수는 각 2018년 12월과 2019년 5월 기준자료를 참고하여 재구성하였다.

새로운 노선을 신설하는 것은 어려울 수 있다. 따라서 지체 장애인의 인구와 노인 인구가 비교적 가장 많은 북구와 광산구를 가로지르는 노선인 침단 30번에 도입하고 서구, 동구, 북구 노선으로 운행하는 금호 36번, 서구에서부터 남구를 지나 북구로 이어지는 매월 06번에 도입하는 것을 방안으로 고려해 볼 수 있다.⁹⁾

2. 안내방송을 통하여 승객의 교통약자에 대한 인식 환기

3문 저상버스를 이용하는 승객들에게 교통약자를 배려하자는 안내방송을 주기적으로 내보내어 승객들의 교통약자에 대한 인식을 환기한다. 예를 들어, 광주 시내버스에서는 출퇴근 시간인 경우, “승객 여러분, 앞문이 혼잡하오니 안으로 들어가 주시길 바랍니다.”, “승객 여러분, 운행 중에는 위험하오니 손잡이를 꼭 잡아주시십시오.”의 문구가 아주 가끔 나온다. 이는 버스 기사가 조절하여 안내방송을 내보내는 것이다.

이에 추가적인 문구로 “승객 여러분, 교통약자에게 자리를 양보하는 미덕을 가집시다.”라는 문구를 추가하여 이들에게 무의식중에 교통약자에 대한 배려의 마음을 상기시킨다. 또는, 조금 더 구체적으로 3문 저상버스의 구조적인 특성을 설명하면서 이 버스는 교통약자를 배려하는 것에 목적이 있음을 알린다.

3. 3문 저상버스 예약 시스템

서울시에서는 ‘저상시내 버스 탑승 전 전화예약 시스템’을 실시하고 있다. 서울시에서는 이달 1일부터 휠체어를 타는 교통약자를 위해 이 제도를 시행하고 있는데, 이용자가 네이버 지도 앱으로 도착예정 버스를 확인한 후 해당 운수회사에 직접 전화를 걸어 원하는 버스를 예약하면 된다.

전화를 받은 상담원은 버스정보시스템으로 정류소에 도착 예정인 저상버스 3대에 단말기로 예약 상황을 전송한다. 이는 운전기사가 교통약자가 기다리는 것을 모르고 지나치는 경우를 방지하기 위한 취지에서 시작됐다. 이용자는 승차 시간과 배차 간격 예측을 위해 반드시 정류소에 도착한 후에 예약해야 하며 정류소 명칭과 노선 번호, 도착지가 불확실하면 접수가 거부될 수 있다.

이를 조금 수정하여 광주에서는 이미 존재하는 ‘광주버스’ 어플리케이션을 이용한다. 서울시에서 시행하는 전화예약 시스템과는 다르게 광주에서는 새로운 어플리케이션을 만들어 ‘카카오 T’ 어플리케이션처럼 저상버스를 예약하려는 자가 이를 어플리케이션으로 예약하고 이를 확인한 저상버스 기사가 응답하는 방식으로 시행한다면 더욱 접근성이 좋을 것이다. 뇌병변 장애를 가지고 있는 장애인의 경우, 전화 상으로 의사소통이 어려울 수 있다는 점을 고려해 문자 예약을 한다거나 이러

9) 여기에서 도입 노선으로 고려된 침단30, 금호36, 수완49는 현재 운행 중인 저상버스 노선으로 광주 시내, 광주 유스퀘어, 광주역 등을 가로질러 유동인구가 많아 접근성이 좋다.

한 프로세스의 어플리케이션을 이용한다면 더욱 접근성이 높아질 것으로 판단된다. 이는 3문 저상버스를 시작으로 일반저상버스까지 영역을 차츰 넓혀 시행할 수 있을 것이다.

4. 저상버스 기사의 기본적인 장애인 활동 보조교육 이수

서울시에서 시행하는 ‘타다 어시스트’ 서비스는 탑승 대상을 장애인과 65세 이상 노약자로 두고 있다. 이는 현재 서울에서 10대로 운영되고 있고 서울 지역에 한정하여 운영하고 있는데, 이 기사들의 특징은 보건복지부 산하 한국재활재단서 장애인활동보조교육 40시간을 이수한 것이 특징이다.

광주에서도 물론 장애인 전용 택시가 존재하고 관련된 교육을 받은 운전기사가 있지만, 이러한 교육을 대중교통으로까지 넓혀 접근성을 높일 수 있을 것이다.

현실적으로 저상버스 운전기사가 장애인활동보조교육 40시간 이수하는 것은 어렵다는 것을 인지하여 저상버스를 이용하려는 장애인의 승하차를 돕고 비장애인 이용자가 교통약자석을 이용 중일 경우 양해를 구하고 이를 지정 좌석까지 인도하는 것까지의 교육 정도만 이수하더라도 교통약자들의 이동권 활성화에 도움이 될 것으로 생각된다.

참고문헌

광주광역시청, 노인인구현황, 2019년 5월 기준자료

광주광역시 버스운행정보, <http://bus.gjcity.net> 접근일: 2019.08.16.

보건복지부, 장애인 등록 현황, 2018년 12월말 기준자료

충청신문, 한유영, “대전시, 특·광역시 최초 3문 저상 시내버스 도입…19일 운행 시작”, 접근일: 2019.08.16.

포커스테일리, 김점기 의원 “광주시, 저상버스 도입에 소극적“
<http://www.ifocus.kr/news/articleView.html?idxno=160372>, 접근일: 2019.08.26.

한국경제, ‘장애인 콜택시’에서 ‘타다’로 갈아타는 장애인들
<https://www.hankyung.com/it/article/201904193147j>, 접근일: 2019.08.26.

【발표 - PPT활용】

광주의 3문 저상버스 추진방안

조선대학교 행정복지학부 안유승

목차

- 1 저상버스의 이해
- 2 3문 저상버스의 특징
- 3 광주의 추진방안
- 4 해결문제

저상버스의 의의 및 필요성



- 저상버스는 계단을 없애고 일반 버스보다 낮게 설계하여 교통약자의 접근성을 향상
- 2018년, 출퇴근 시간 장애인 버스 승차 거부가 SNS로 알려지면서 장애인의 이동권 보장에 대한 여론 생성
- 국토교통부의 제3차 교통약자 이동 편의 증진계획에서는 2021년까지 광역시의 경우 저상버스 도입 목표를 45%로 설정

01 / 02 / 03 / 04.

광주광역시의 저상버스 현황

26% 수준의 저상버스

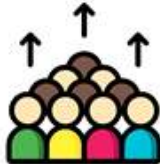


- 광주광역시의 시내버스는 1,002대
- 242대를 저상버스로 운행 중에 있음
- 국토교통부의 국비 지원 결여와 시 재정을 확보하지 못하고 있는 실정
- 국비 요구 및 시비 편성에 적극적인 자세 필요

01 / 02 / 03 / 04.

3문 저상버스의 특징

정원 증가



- 기존 버스(11M)에서 1M
연장
- 최대 65명 → 82명으로
증가
- 쾌적한 환경에서 이용
가능

시간 단축



- 출입문 1개 증가로
교통 단말기 추가
설치
- 순환으로 승하차
시간 단축
- 특히, 출퇴근 혼잡을
완화

심리 부담 감소



- 일반 저상버스 보다 진
보된 닐링 시스템 설치
- 이에 따라 수월한 승하차
로 타인에 대한 의존을
덜고 자립성 향상

01 / 02 / 03 / 04.

3문 저상버스의 특징



01 / 02 / 03 / 04.

3문 저상버스의 특징

다짐 표현



- 버스 차체에 노약자, 장애인, 어린이 유모차 등의 표시를 출입문마다 설치하여 배려 다짐
- 버스 안쪽에 파란색 버튼을 설치하여 사고상황을 대비

안전 장치



- 세이프티도어 설치로 출입문이 완전히 닫히기 전에는 출발 불가
- 비상탈출 버튼 설치
- 버스기사는 내부 카메라로 버스 내부를 모니터링

환경 고려



- 천연가스 연료로 미세먼지와 소음 감소
- 경유 버스와 비교하여 대기오염 발생량이 약 10분의 1 수준
- 출입문마다 에어커튼 기능을 설치하여 외부 미세먼지 차단

01 / 02 / 03 / 04.

3문 저상버스의 특징



01

01 / 02 / 03 / 04.

3문 저상버스의 특징



니터링

먼지 차단

01 / 02 / 03 / 04.

3문 저상버스의 특징



니터링

먼지 차단

01 / 02 / 03 / 04.

광주의 3문 저상버스 추진방안

교통약자 인구 밀집 지역 파악

<표 1> 광주광역시의 구별 지체 장애인과
노인 인구의 수

단위: 명

구분	지체 장애인	노인
동구	2,336	20,643
서구	6,153	39,025
남구	4,764	35,265
북구	9,669	59,815
광산구	8,226	35,637

출처: 보건복지부(2018),
광주광역시(2019)

광주의 3문 저상버스 추진방안

교통약자 인구 밀집 지역 파악

<표 1> 광주광역시의 구별 지체 장애인과
노인 인구의 수

단위: 명

구분	지체 장애인	노인
동구		20,643
서구		39,025
남구		35,265
북구	9,669	59,815
광산구	8,226	35,637

출처: 보건복지부(2018),
광주광역시(2019)

첨단 30

광주의 3문 저상버스 추진방안

교통약자 인구 밀집 지역 파악

<표 1> 광주광역시의 구별 지체 장애인과
노인 인구의 수

단위: 명

구분	지체 장애인	노인
동구	금호 36	20,643
서구		39,025
남구		35,265
북구		59,815
광산구	8,226	35,637

출처: 보건복지부(2018),
가스 가여 11월/2018년

광주의 3문 저상버스 추진방안

교통약자 인구 밀집 지역 파악

<표 1> 광주광역시의 구별 지체 장애인과
노인 인구의 수

단위: 명

구분	지체 장애인	노인
동구	매월 06	20,643
서구		39,025
남구		35,265
북구		59,815
광산구	8,226	35,637

출처: 보건복지부(2018),
가스 가여 11월/2018년

광주의 3문 저상버스 추진방안

안내방송 활용



“승객 여러분, 앞문이 혼잡하오니 안으로 들어가 주시길 바랍니다.”

“승객 여러분, 운행 중에는 위험하오니 손잡이를 꼭 잡아주십시오.”



“승객 여러분, 교통약자에게 자리를 양보하는 미덕을 가집시다.”

“우리 버스는 교통약자를 배려합니다. 승객 여러분의 관심이 필요합니다.”

01 / 02 / 03 / 04.

광주의 3문 저상버스 추진방안

어플리케이션 예약 시스템

1

도착예정 버스 확인

이용자는 네이버지도앱을 통해 버스 간격을 확인하고 반드시 정류소에 도착한 후 예약해야 한다. 예약내용이 불분명하면 예약이 취소될 수 있다.

2

어플리케이션 예약

전화를 통하여 예약하거나 의사소통이 어려운 장애인은 어플리케이션으로 직접 예약 내용을 작성한다.

3

운수회사 상담원의 내용 전

상담원은 예약 내용을 확인하여 기사에게 전달한다. 버스 기사가 응답하면 예약 상황을 이용자에게 다시 전달한다.

01 / 02 / 03 / 04.

장애인 승하차 보조 교육 필요



- 저상버스 기사가 닐링 시스템 운용 방법을 모르는 경우가 많음
- 최소한의 승하차 보조교육이 필요
- 교통약자석을 이용 중인 승객에게 양해를 구하고 이용자를 좌석에 인도하는 것 등

01 / 02 / 03 / 04

해결문제



해결문제

현직 저상버스를 운행하는 버스 기사들의 말에 따르면 저상버스를 이용하는 장애인을 거의 볼 수가 없어서 이에 대한 관심과 이해도가 낮다고 한다. 저상버스의 설계 목적을 알지 못하고 오히려 장애인 승차를 거부하는 사례가 빈번하게 나타나고 있다.

따라서 일반 택시나 장애인 전용 택시를 이용하는 경우가 더 많아 저상버스는 장애인 이동권을 보장하지 못한다는 점이 지적된다.

장애인의 저상버스 이용률을 높이기 위해서 어떠한 점이 개선되어야 할지 고민해 보자.

01 / 02 / 03 / 04

장애아동의 ‘미아방지’와 장애인들의 ‘길찾기’에 관한 아이디어 모색

최 한 슬
(광주시민)

I. 현황 및 문제점

1. 지도와 네비게이션 어플의 현황

‘네이버 지도’ 또는 구글맵 등 대표적인 지도나 길찾기 어플리케이션을 보면 위성지도 기능, 거리뷰 및 항공뷰 기능, 네비게이션 기능 등을 탑재하고 있다. 이러한 기능은 평소 도움이 되지만 장애가 있는 분들에게는 도움이 잘 되지 않을 수 있다. 우선, 시각장애인의 경우 시각이 안 보이거나 시력이 낮으면 잘 보이지 않는다. 물론 음성기능을 제공하고 있지만 최소 음성기능에 대해 한계가 있다고 생각한다. 이는 청각장애인도 마찬가지다. 또한, 거리뷰나 길찾기 안내가 제공된다고 하더라도 지적장애인이거나 발달장애인은 지능이 낮기 때문에 어플 사용에 대한 이해도가 떨어질 수 있다.

2. 장애 아동과 장애인 실종의 문제 현황

최근, 장애 아동 및 장애인 실종 문제의 발생이 증가하고 있다. 물론, 일부 보호소가 있거나 실종방지를 위한 지문등록이 있지만 그것으로는 한계라고 생각한다. 그 예시로, 올해 7월 23일에 충청북도 청주시에서 일어난 ‘조은누리 양 실종사건’이 있다.

조은누리 양은 지적장애 2급과 자폐증이 있는데 혼자 산에서 내려간다고 말한 후 실종된 것이다. ‘그러면 휴대폰으로 통화하면 되지 않을까?’ 라고 생각할 수 있는데 당시 은누리 양은 아직 휴대폰이 없었던 상태이고 또한 휴대폰이 있었다고 하더라도 은누리 양이 실종된 부근은 휴대전화 연결이 어렵다고 한다. 다행히 8월 2일에 은누리 양을 찾았고 극적인 구조 후에 현재는 무사히 귀환한 상태이다. 또한, 2018년 12월 31일 기준으로 경찰청에서 본 ‘실종아동 등 신고접수 및 처리현황 통계’를 보면 2014년부터 연령불문의 지적장애인의 실종신고접수가 증가하고 있는 추세이다.

그렇다면 이러한 문제를 해결하기 위해 어떠한 방안을 내세워야 하는가?

[단위 : 건]

		2014 □□□	2015 □□□	2016 □□□	2017 □□□	2018 □□□
총계	신고접수	37,522	36,785	38,281	38,789	42,992
	미발견	15	10	20	32	184
경상아동	신고접수	21,591	19,428	19,870	19,956	21,980
	미발견	2	1	6	7	108
지적장애인(연령불문)	신고접수	7,724	8,311	8,542	8,525	8,881
	미발견	6	5	7	16	65
치매환자(연령불문)	신고접수	8,207	9,046	9,869	10,308	12,131
	미발견	7	4	7	9	11

▲ 실종아동 등 신고접수 및 처리현황 통계 (2014 ~ 2018)¹⁰⁾

II. 문제의 개선방향 및 과정

1. 장애 아동 등의 ‘미아 방지’ 에 관한 개선방향

우선, 일부 보호소 및 아동보호 스티커를 붙이는 것만으로 한계가 있기 때문에 따로 구청, 장애인복지관 등의 공공장소에 보호소를 전체적으로 마련할 필요가 있다고 생각한다. 작은 규모의 보호소라도 장애인 분들이 길을 잃어버려서 보호소에 있으면 장애인 보호자 분들과 연락을 해서 길을 잃어버린 장애아동 및 장애인을 안전하게 동행할 수 있고 장애인 분들은 길을 다니다가 잘 모르면 보호소에 찾아가 복지사 분들을 통해 길 안내를 받을 수 있도록 보호소 마련이 필요하다고 생각한다. 두 번째로, 현재 ‘안전Dream’ 이라는 사이트 및 어플이 있는데 이 사이트를 장애인 전용으로 제작해서 장애인 및 장애아동에게 보급하는 것이다. 참고로, ‘안전Dream’ 은 실종아동 등의 제보, 사회적 약자 대상의 범죄에 대한 피해신고 접수와 신속한 구조 활동을 지원하기 위해 경찰청이 제작한 사이트인데 기존의 ‘실종아동 찾기센터’, ‘117센터’ 등의 관련 사이트를 통합해 새로 제작했다고 한다. 이 사이트를 장애인 전용으로 ‘장애인전용 보호소 검색’, ‘GPS 위치추적을 이용한 현 위치 알림’ 등으로 실종방지를 중점으로 제작해 보급하는 것이다.

세 번째로, ‘사물인터넷(IOT)’ 을 이용해 실종방지 물품을 제작하고 보급하는 것이 필요하다고 생각한다. 현재 제주도에서는 2019년 4월부터 장애인 실종예방을 위해 ‘GPS 위치알림이 단말기’ 시범사업을 진행하고 있는데 약 100대에서 200대 정도의 단말기를 보급하고 1년간 통신료를 지원 중에 있다. 아직 시범 사업이라 단말기

10) 출처 : 경찰청 (내부행정자료)

※ 주석

- * 2013. 06. 04 실종아동 등의 보호 및 지원에 관한 법률개정으로 실종아동의 범위가 실종당시 14세 미만에서 실종당시 18세 미만으로 확대되고 치매환자가 추가되어, 2011 ~ 2012년 통계자료는 개정법을 적용하여 산출됨.
- * 실종아동 등 : 실종당시 18세 미만의 아동, 연령불문의 지적 및 자폐성 장애인, 연령 불문의 치매환자
- * 미발견 현황은 2018. 12. 31 기준임.



▲ ‘안전Dream’ 홈페이지 메인

가 적게 보급되고 예산이 부족하다는 문제가 있지만 제주도장애인부모회 강경균 사무국장님의 인터뷰에 의하면 보급 사업을 제대로 실시하면 많은 분들이 신청하실 것이라고 내년부터 국비 등으로 예산을 확보해 사업을 정식으로 할 예정이라고 언급한다. 또한, SK텔레콤과 주식회사 솔루엠에서는 IOT 제품인 키코를 약 3000대 정도 한국장애인부모회에 기증했는데, ‘키코(KEYCO)’¹¹⁾ 제품은 GPS로 확인된 위치를 사물



인터넷 전용망을 통해 주기적으로 알려주는 제품으로 SK텔레콤 측은 이번 기증을 통해 장애인의 실종을 예방하고 갑작스럽게 사라진 장애인의 위치를 가능한 빨리 확인할 수 있도록 해서 장애인의 안전과 가족의 보호, 안정에 기여할 수 있을 것이라고 언급한다.

▲ SK 텔레콤과 솔루엠에서 기증한 ‘키코(KEYCO)’ 제품

이렇게 ‘GPS 위치알림이 단말기’ 또는 ‘키코(KEYCO)’ 처럼 사물인터넷을 이용한 실종방지 물품을 제작하고 보급하는 것이 좋다고 생각하는데 예시를 들어보면, 실종방지 태그가 있는 아크릴 키링이나 학용품, 그리고 실종방지 태그를 장착한 여러 물품 등을 보급할 수 있다고 생각한다.

11) ‘키코(KEYCO)’란, ‘Key Connection’, ‘Key Communication’의 의미를 가지고 있는 (주)솔루엠의 IOT 제품 시리즈의 브랜드이다. 키코 제품은 ‘키코 충전기 어댑터’, 실내공기를 측정하고 모니터링하는 ‘키코 에어’, 물건 분실 알림 및 분실방지를 해주는 ‘키코 파인더’, 그리고 스마트 GPS 위치 알림을 해주는 ‘키코 트래커’가 있다.

2. 시각장애인 및 청각장애인 분들을 위한 길찾기 방안

시각장애인과 청각장애인 분들을 위해서는 그 분들을 위한 지도 및 길찾기 어플이 개발되어야 한다고 생각한다. 단속 안내 및 표지판 안내 등, 네비게이션 세부설정과 현재 위치, 주변에 무슨 건물이 있는지 자막 또는 음성으로 자세히 알려줄 수 있도록 개발이 필요한데 우선 시각장애인 분들에게는 음성 기능을 좀 더 발전시켜서 수월하게 길을 찾을 수 있도록 도와줘야 하고 청각장애인 분들의 경우, 전방에 무엇이 있는지, 몇 미터 후에 좌회전 및 우회전해야 하는지, 목적지에 언제 도착하는지 여부 등을 자막을 통해 알려줘야 한다고 생각한다.

또한 시각장애인을 위한 ‘Be My Eyes’ 어플이 있는데 이 어플은 시각장애인이 도움을 요청하면 자원봉사자가 도움을 주는 시스템으로 이루어져 있다. 사진 또는 그림의 설명, 라벨 읽기, 물건 설명 등 시각장애인 분들은 다양한 도움을 받을 수 있고 또한 자원봉사자와의 전화연결을 통해 음성으로 설명이나 의사소통을 받을 수 있다. 하지만 이 ‘Be My Eyes’는 외국에서 처음 시작된 어플이라 대부분 영어로 이루어져 있기 때문에 영어를 이해하지 못하거나 잘 모르는 일부 장애인 분들은 사용하는데 한계가 있을 것이다. 그래서 우리나라도 이 어플과 비슷한 프로그램을 개발해서 음성통화나 영상을 통해 시각 및 청각장애인이 도움을 요청하면, 자원봉사자가 길안내나 길찾기 등을 해주는 시스템이 필요하다고 생각한다.

3. 발달장애인 분들을 위해 이해하기 쉬운 길찾기 방안에 관한 모색

지적장애인이거나 발달장애인의 경우, 인지장애나 보통 평균사람보다 낮은 지능, 정보처리 능력 부족 등의 이유로 언어 습득과 학습에 어려움을 겪고 있다. 그래서 기존의 지도 및 길찾기 어플을 이해할 수 있는 정도가 낮을 것으로 예상된다. 그래서 그 분들의 수준에 맞춰서 길안내 어플이나 프로그램이 개발되어야 하는데 특히 ‘발달장애인 정보접근권’에 바탕을 두어 정보제공을 해야 한다고 생각한다. ‘발달장애인 정보접근권’의 내용은 다음과 같다.

발달장애인의 경우에는 상황, 사물에 대해 인지하는 것이 쉽지 않아 알기 쉬운 정보와 설명이 있어야 다른 사람들과 소통하며 어울리고 삶의 질을 높일 수 있다. 하지만 우리나라의 현실은 그렇지 못하다. 장애인차별금지 및 권리구제에 관한 법률에서 장애인의 정보 접근권에 대한 차별금지와 정당한 편의제공이 이루어져야 한다고 명시했다. 하지만 그럼에도 불구하고 편의제공이 시·청각장애인에게만 한정되어 있어 알기 쉬운 정보 등의 발달장애인의 알 권리를 위한 정당한 편의가 법에서 빠져 있다. 이는 장애인복지법, 방송법에 있어서도 마찬가지다. 이 때문에 타인과 어울릴 수 있는 근원인 알 권리를 원천적으로 차단받은 상태에서 발달장애인은 정보소외계층으로 차별을 받고 당당한 사회구성원으로 역할을 하지 못하고 있다.

또한 발달장애인은 잘 알지 못한다는 우리 사회의 인식으로 발달장애인의 알 권리는 침해 받고 있다. 하지만 발달장애인은 이해속도는 느리지만 계속 반복해서 알기 쉬운 설명이나 자막 등을 제공하면 비장애인만큼 권리, 내용 등에 대해 정확히 알 수 있다는 것을 ‘알기 쉬운 장애인권리협약 제작’, ‘알기 쉬운 자막사업’ 등을 통해 입증했다.

장애인차별금지법 제20조에 ‘개인법인·공공기관이 장애인의 전자정보와 비전자정보 이용과 접근에 있어 장애를 이유로 차별행위를 해서는 안 된다.’라고 명시하고 있는바, 우리는 발달장애인의 알 권리를 위해 다음과 같이 선언한다.

하나, 우리는 발달장애인이 잘 알지 못한다는 사회의 고정관념을 거부한다!

발달장애인은 능력자이다!

하나, 발달장애인 당사자들은 알 권리를 보장받도록 활동할 조직을 결성할 권리가 있다!

하나, 발달장애인 당사자 조직을 통해 알 권리에 대해 국가에 요구할 권리가 있다!

하나, 발달장애인은 알 권리를 보장받도록 알기 쉬운 정보(자막, 화면해설, 그림, 선거공보 등) 등의 정당한 편의를 국가로부터 지원받을 권리가 있다!

- 발달장애인의 정보접근권(알 권리) 선언문 -¹²⁾

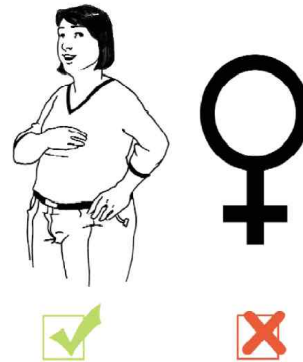
2013.12.13.

그렇다면 그 분들에게 어떻게 길 찾기 및 길안내 어플을 제공해야 하는가? 전체적으로 쉽게 접근할 수 있는 정보, 이해하기 쉬운 언어와 그림 등으로 길안내 정보 제공이 필요하다.

12) 발달장애인 정보접근권, 보장 방법은?, 『비마이너』, 2013. 12. 14.

< <http://beminor.com/detail.php?number=6239> >

첫 번째로 이해하기 쉬운 단어와 그림으로, 전문용어보다는 단순화한 용어를 써야할 필요성이 있다. 예를 들어, 보통 지도나 길찾기 어플에서는 ‘전방’, ‘후방’이라는 용어를 쓴다. 그러나 이해하지 못하는 일부 장애인 분들이 있기 때문에 좀 더 이해하기 쉽게 ‘앞’, ‘뒤’로 표현하는 게 좋을 것 같다고 생각한다. 또한, 짧고 명확하게 길이나 장소를 표현해야 하고 그림보다는 위성지도, 위성사진을 위주로 사용하는 것이 좋다고 생각한다. 두



번째로, 어플의 글씨체는 명확하고 읽기 쉬운 서체로 표현해야 한다고 생각한다. 글씨체의 크기를 크게 하는 것, 복잡한 문자나 손글씨 같은 문자보다는 굴림체, 돋움체 고딕체 등의 글씨체가 좋다고 생각한다. 세 번째, 길안내 어플을 개발하다 보면 간혹 전문용어나 어려운 표현이 있을 수 있는데 그럴 경우에는 이해하기 쉬운 표현을 음성으로 설명해주거나 도움상자 또는 도움말 등을 이용해서 쉽게 표현할 수 있게 해야 한다. 마지막으로 지도 및 네비게이션 화면의 표현은 오른쪽의 사진처럼 추상적인 표현보다는 구체적으로 표현하는 것이 좋다고 생각한다. 물론 가끔 추상적인 표현이 나타날 수 있지만 그런 경우나, 추가적으로 표현할 부분은 마찬가지로 도움말이나 도움상자 등을 이용해 표현할 수 있게 해야 한다.

4. 개선방향 및 과정에서 나타나는 현상과 문제점

전체적으로 개선방안에서 나타날 수 있는 현상과 문제점은 다양하게 많을 수 있다. 예산(비용)문제, 시간 투자 및 장소 마련의 문제, 프로그램을 개발했을 때 나타나는 현상 및 오류, 시설 보수 등이 있을 수 있다.

첫 번째로 예산(비용)문제 등이 나타날 수 있다. 보호소 마련을 하려면 우선 장소를 마련해야 하고 시설을 보수해야하기 때문에 많은 비용이 들 수밖에 없고 이는 길안내 프로그램의 개발이나 사물인터넷을 이용한 실종방지 물품을 제작할 때도 마찬가지이다. 또한, 이러한 개선을 위해 많은 시간도 투자해야 할 것이다. 두 번째로, 프로그램 및 어플 개발에 대한 문제점인데 우선적으로 앞에서 언급한 자원봉사자가 필요한 어플의 경우, 자원봉사자 모집을 어떻게 해야 할 것인지에 대한 문제점이 생길 수 있다. 물론 자원봉사자에게 일부 인센티브를 주거나 아니면 장학금을 주는 방안 등이 있지만 아직 고민해봐야 할 사항이라고 생각한다. 또한, 세 번째로 안전드림 장애인 전용으로 어플을 보급하거나 길찾기 프로그램 어플을 개발할 때 GPS 추적으로 현 위치 알림 기능을 사용하게 된다면, 개인정보보호법의 문제 등이 생길 수 있다. 물론 어플의 설정 등에서 변경하는 방안을 마련해봐야겠지만 이것도 고민해봐야 할 사항이라고 생각한다. 게다가 프로그램을 사용하다가 오류나 문제현상이 발생할 수도 있을 것이다.

하지만, 이러한 개선방향을 통해 기존에 있는 길안내, 지도 어플 등을 좀 더 보완해서 비장애인(일반인) 분들뿐만 아니라 장애인 분들도 같이 어플을 사용하면서 길을 안전하게 다녀야 한다고 생각한다. 또한, 공공장소 내 전체적인 보호소 마련을 통해 장애아동 및 장애인 분들의 실종 방지에 효과가 있을 것이며, 장애인 보호자 및 가족 분들이 안심하고 장애인 분들을 수월하게 보호할 수 있을 것이라고 생각한다.

Ⅲ. 요약 및 결론

이 글을 작성한 필자 본인은 우선적으로 안전이 중요하다고 생각한다. 물론 안전을 위해 금전적인 부분, 시간 및 공간적인 부분에서 많은 감수를 해야 할 것이다. 하지만 본인은 안전 때문에 직접 지인 한 분을 세상에서 떠나보낸 적도 있었고, SNS에서도 안전하지 못해서 발생한 문제들을 많이 보았다. 특히 본인은 자폐성 발달장애인의 동생이 있는데 내 동생은 길을 혼자 다니지 못하거나 예전에 자주 길을 잃어버린 적이 있었는데 이러한 문제 때문에 이러한 아이디어 정책을 제안한 것이다. 그래서 본인은 안전, 특히 장애인 분들의 안전을 위해 이 정책이 실현되지 못하더라도 전체적으로 이야기 및 제안하고 싶다.

첫 번째, 최근 장애아동 및 장애인 분들의 실종문제가 대두되며 그에 따라 일시보호소가 있지만, 그보다 많은 보호소 마련이 필요하다고 생각한다. 조은누리 양은 무사히 귀환했지만 아직 실종되어서 찾지 못한 장애 아동 및 장애인 분들은 아직 있다. 더 이상 실종문제가 증가하지 않도록 해야 할 필요성이 있다.

두 번째, ‘안전Dream’을 보완해서 장애인 전용으로 제작 및 보급하는 것과 사물인터넷(IOT)을 이용한 실종방지 물품 제작 및 보급, 그리고 ‘Be My Eyes’ 어플처럼 시각장애인과 청각장애인을 위해 음성이나 자막으로 자세히 설명해주거나, 자원 봉사자를 통해 의사소통으로 길안내를 받을 수 있는 그러한 어플 및 프로그램 개발이 필요하다고 생각한다.

세 번째, 발달장애인 분들의 경우, ‘발달장애인 정보접근권’을 기본으로 해서 이해하기 쉬운 표현, 쉽게 접근할 수 있는 정보를 토대로 길안내 어플 및 프로그램 개발이 필요하다고 생각한다.

필자 본인은 직접 제안한 정책이 설령 실현되지 않더라도 장애아동 및 장애인 분들의 실종문제가 보완되었으면 좋겠다고 생각하고 장애인 분들도 비장애인(일반인)처럼 차별 없이 길안내를 받고 길을 다녔으면 좋겠다고 생각한다.

■ 출처 및 참고문헌

<상생> 아이디어 제안서 - 최한슬

기적 생환! ‘조은누리 백서’, 『KBS 뉴스』, 2019. 08. 10.

< <http://news.kbs.co.kr/news/view.do?ncd=4260196&ref=A> >

‘Be My Eyes’ 한국어 안내 사이트

< <https://www.bemyeyes.com/language/korean> >

발달장애인 정보접근권, 보장 방법은?, 『비마이너』, 2013. 12. 14.

< <http://beminor.com/detail.php?number=6239> >

「실종아동 등 신고접수 및 처리현황에 관한 경찰청 통계」

<http://www.index.go.kr/potal/stts/idxMain/selectPoSttsIdxMainPrint.do?idx_cd=1610&board_>

키코(KEYCO) 사이트

< <http://mykeyco.com/> >

발달장애인 실종예방 위한 GPS 단말기 보급, 『제주신문』, 2019. 03. 12

< <http://www.jejupress.co.kr/news/articleView.html?idxno=95655> >

SKT, 한국장애인부모회에 위치확인 기기 ‘키코’ 지원, 『서울경제』, 2017. 12. 13.

< <https://www.sedaily.com/NewsView/10OU8S2FKB> >

『지적장애인을 위한 쉽게 접근할 수 있는 정보를 어떻게 만들 것인가 - 읽기 쉬운 문서 만들기 안내서』, 한국지적장애인복지협회, 2015.

【발표- PPT 활용】

‘삼생’ 아이디어

장애 아동의 ‘미아방지’와
장애인 분들의 ‘길찾기’에 관한
아이디어 모색

최한슬

목 차

현황 및 문제점 - 장애인 분들은 어떻게 길을 다니며 장소를 찾는가?

개선방향 및 과정

- 1) 장애 아동 등의 ‘미아 방지’를 어떻게 할 것인가?
- 2) 시각장애인 및 청각장애인들을 위한 길찾기 방안은?
- 3) 발달장애인 분들을 위해 이해하기 쉬운 길찾기 방안 모색
- 4) 성과 및 현상 - 이러한 개선방안에서 나타나는 문제점은?

결 론

출처 및 참고문헌

현황 및 문제점

장애인 분들은 어떻게 길을 다니며 장소를 찾는가?

지도, 길찾기 어플?



- 위성지도 기능, 거리뷰 및 항공뷰 기능, 네비게이션 기능 등을 탑재함.

- 시각장애인
 - 시각이 안 보이거나 시력이 낮은 경우, 보이지 않음.
 - 최소 음성 기능에 대한 한계

- 청각장애인
 - 최소 음성 기능에 대한 한계

- 발달장애인
 - 지능이 낮기 때문에 어플 사용에 대한 이해도가 떨어질 수 있음.

장애 아동, 장애인 실종 문제

- 최근, 장애아동 및 장애인 실종 문제의 발생이 증가하고 있음.
- 지문 등록 또는 일부 보호소 만으로는 한계임.
- 간혹 아동실종방지 스티커가 있으나, 스티커가 작아 잘 보이지 않음.



(경기도 남부아동일시보호소)



(장애인 임시보호소 '소망재활원'과 '예가원')

참고

실종아동 등 신고접수 및 처리현황

[단위 : 건]

		2014	2015	2016	2017	2018
		신고접수	신고접수	신고접수	신고접수	신고접수
총계	신고접수	37,522	36,785	38,281	38,789	42,992
	미발견	15	10	20	32	184
경상아동	신고접수	21,591	19,428	19,870	19,956	21,980
	미발견	2	1	6	7	108
지적장애인(연령불문)	신고접수	7,724	8,311	8,542	8,525	8,881
	미발견	6	5	7	16	65
치매환자(연령불문)	신고접수	8,207	9,046	9,869	10,308	12,131
	미발견	7	4	7	9	11

※ 출처 : 경찰청 (내부행정자료)

※ 참고

- 실종아동 등 : 실종당시 18세 미만의 아동, 연령불문의 지적 및 자폐성 장애인, 연령불문의 치매환자

(2013. 06. 04 실종아동 등의 보호 및 지원에 관한 법률 개정)

- 미발견 현황은 2018. 12. 31 기준임

- 2019. 07. 23(실종) ~ 2019. 08.02 (무사귀환)
충청북도 청주시 상당구 가덕면 무심천 근원에서 조은누리 양이 실종된 사건
- 당시, 조은누리 양은 지적장애 2급과 자폐증이 있었음. 게다가 휴대전화가 있었더라도 은누리 양이 사라진 산은 나무와 수풀이 우거져 휴대폰 연결이 안 되었을 수도 있음.
- 조은누리 양은 실종 지점에서 약 1.7km로 떨어진 곳에서 발견됨 → 극적인 구조 후 병원 입원 → 무사히 퇴원



개선방향 및 과정

1) 장애 아동 등의 '미아 방지'를 어떻게 할

- 공공장소에서의 보호소 마련이 필요하다고 생각함.

예) 구청, 장애인복지관, 휴게소 등

- 장애인 보호자들과 연락을 해서 길을 잃어버린 장애아동 및 장애인을 안전하게 동행할 수 있음



- 보호소 안의 '복지사' 분들의 배치가 필요함.

- 장애아동 또는 장애인 분들이 길을 잃어버릴 보호소에 찾아가 복지사 분들을 통해 도움을 받을 수 있음.



1) 장애 아동 등의 '미아 방지'를 어떻게 할

- '안전Dream 장애인전용' 사이트 및 어플을 제작해서 보급함.
- 기존의 실종아동등의 신고, 일반범죄 및 성범죄 신고 등 다양한 범위에서 활용된 안전Dream 사이트를 장애인 전용으로 제작해서 장애인 및 장애아동에게 보급함.
- 장애인전용으로는 장애인전용 보호소 검색, GPS 위치추적을 이용한 현위치 알려 드루고 시종 바지를 추적하고 제작함.



장애인 전용으로
제작 및 보급

참 고

안전 Dream 사이트 & 어플리케이션

선



• '안전Dream'이란?

- 실종아동 등의 제보, 사회적 약자 대상의 범죄에 대한 피해신고접수와 신속한 구조활동을 지원하기 위해 경찰청이 제작한 사이트 및 어플리케이션
- 기존의 '실종아동찾기센터', '117센터' 등의 관련 사이트를 통합해 새로 '안전Dream'을 제작함.

청소년, 학교폭력

가정폭력, 아동학

성폭력, 성매매 신고 및

실종아동등 제보 및 신

범죄예방 및 교육

1) 장애 아동 등의 '미아 방지'를 어떻게 할

- '사물인터넷(IOT)'을 이용한 실종방지 물품 제작 및 보급
- 현재 제주도에서는 'GPS 위치알림이 단말기' 시범사업 진행 중에 있음.
(약 100 ~ 200대 보급 및 1년간 통신료를 지원함)

"GPS를 당사자 분들이 가지고 계시면 실종 시에 실질적 대안이 되기 때문에 심리적으로 안정되죠. 보급사업을 (제대로) 실시하면 많은 분이 신청하실 것 같아요."

강경균 제주도 장애인부모회 사무국장

- 'GPS 위치알림이 단말기' 또는 '키코 (KEYCO)'처럼 물품을 제작하고 보급하는 것이 좋다고 생각함.

예) 실종방지 태그가 있는 아크릴 또는 키링, 실종방지 태그가 있는 학용품, 그 외 기타 물품



참 고

IOT(사물인터넷) 제품 '키코 (KEYCO)'

- '키코(KEYCO)'란?
 - Key Connection, Key Communication
 - (주) 솔루엠의 IOT 제품 시리즈의 브랜드
- 키코 제품의 종류
 - 실내 공기를 측정하고 모니터링 해주는 '키코 에어'
 - 키코 충전기 어댑터
 - 물건 분실 알림 및 분실방지를 해주는 '키코 파인더'
 - 스마트 GPS 알림이 '키코 트래커'



※ SK텔레콤 측은 작년, 한국장애인부모회에 GPS 위치 알림을 해주는 '키코' 제품을 약 3000대 지원함.

2) 시각장애인 및 청각장애인들을 위한 길찾기 방안



- 시각 및 청각장애인 분들을 위한 지도 및 길 찾기 어플, 프로그램 개발이 필요함.
 - 네비게이션 세부설정(단속안내, 표지판 안내 등), 현재 위치, 주변에 무슨 건물이 있는지 자막 또는 음성으로 자세히 알려줄 수 있도록 개발이 필요함.
- 시각장애인을 위한 'Be My Eyes' 어플처럼 비슷한 프로그램 개발이 필요함.
 - 음성통화나 영상을 통해 시각 또는 청각장애인이 도움을 요청하면, 자원봉사자가 길안내나 길찾기 등을 해주는 시스템

참 고

시각장애인을 위한 어플 'Be My



"Be My Eyes 는 시각장애인을 위해 만들어졌습니다. 이 앱은 시각장애인과 점안 봉사자의 전세계적 커뮤니티로 이루어져있습니다. Be My Eyes 는 빛을 잃은 사람들에게 시력을 주기 위해 기술의 힘과 사람간의 연결을 이용했습니다."

- 시각장애인이 어플을 통해 도움을 요청하면, 자원봉사자가 도움을 주는 시스템
- 사진 또는 그림의 설명 / 라벨 읽기 / 물건 설명 등 다양한 도움을 받을 수 있음.

★★★★★ 18/2/7

정말 대단 합니다. 간단한 아이디어와 별것 아닌 노력으로 세상을 바꿀 수 있다는 사실이 놀랍습니다. 고맙습니다.

★★★★★ 18/2/7

제 아들은 한쪽눈만 안 보이는 시각 장애 입니다 일반인과 다름없고 축구도 잘 합니다 전혀 불편없이 살고 있지만 뭔가 그들에게 도움이 되고 싶어 깔았습니다

3) 발달장애인 분들을 위해 이해하기 쉬운 길찾기 방안

(1) 지적장애 및 발달장애를 가지고 있는 사람들의 현황

- 지적장애인의 경우, 인지장애나 정보처리 능력 부족 등의 이유로 언어 습득과 학습에 어려움을 겪고 있음.
- 기존의 지도 및 길찾기 어플을 이해할 수 있는 정도가 낮을 것으로 예상함.

(2) 지적장애 및 발달장애인에게 길 찾기 및 길안내 정보 제공의 필요성

- "발달장애인 정보접근권"에 바탕을 두어 정보 제공을 해야함.
- 쉽게 접근할 수 있는 정보, 이해하기 쉬운 언어와 그림 등으로 길안내 정보 제공이 필요함.

참 고

발달장애인 정보접근권

“장애인차별금지법 제20조에 ‘개인법인, 공공기관이 장애인의 전자정보와 비전자정보 이용과 접근에 있어 장애를 이유로 차별행위를 해서는 안 된다.’라고 명시하고 있는바, 우리는 발달장애인의 알 권리를 위해 다음과 같이 선언한다.”

하나, 우리는 발달장애인이 잘 알지 못한다는 사회의 고정관념을 거부한다! 발달장애인은 능력자이다!

하나, 발달장애인 당사자들은 알 권리를 보장받도록 활동할 조직을 결성할 권리가 있다!

하나, 발달장애인 당사자 조직을 통해 알 권리에 대해 국가에 요구할 권리가 있다!

하나, 발달장애인은 알 권리를 보장받도록 알기 쉬운 정보(자막, 화면해설, 그림, 선거공보 등) 등의 정당한 편의를 국가로부터 지원받을 권리가 있다!

- 발달장애인의 정보접근권(알 권리) 선언문 -

2013. 12. 13

3) 발달장애인 분들을 위해 이해하기 쉬운 길찾기 방안 - 길안내 프로그램이 어떻게 개발되어야 할까?

(1) 이해하기 쉬운 단어와 그림

- 전문용어보다 단순화한 용어

예) ‘전방’, ‘후방’ 보다는 앞, 뒤로 표현

- 짧고 명확하게 표현해야 함

- 그림보다 위성지도, 위성사진을 위주로 사용함

(2) 글씨체 표현

- 명확하고 읽기 쉬운 서체로 표현해야 함

예) 굴림체, 돋움체, 고딕체 등.

함초롬바탕

길 안내를 시작합니다.

함초롬돋움

길 안내를 시작합니다.

한컴 윤고딕 240

길 안내를 시작합니다.

한컴 윤체 L

길 안내를 시작합니다.

한컴 백제 B

길 안내를 시작합니다.

3) 발달장애인 분들을 위해 이해하기 쉬운 길찾기 방안 - 길안내 프로그램이 어떻게 개발되어야 할까?

(3) 전문용어, 어려운 표현의 경우
- 이해하기 쉬운 표현을 음성으로 설명해주거나
도움상자 등으로 표현할 수 있게 해야 함.

(4) 지도 및 네비게이션 화면의 표현
- 추상적인 표현보다 구체적인 표현이 필요함.
- 추가적으로 표현할 부분은 도움상자 등으로 표현할 수 있게 해야 함.



4) 성과 및 현상 - 이러한 개선방안에서 나타나는 문제점은?



1. 최근 장애아동, 장애인 분들의 실종문제가 대두되며, 그에 따라 일시보호소가 있지만, 그보다 많은 보호소 마련이 필요하다고 생각한다.

또한, '안전Dream'을 보완한 안전Dream 장애인전용 제작 및 보급, 사물인터넷을 이용한 실종방지 물품 제작 및 보급도 마련할 필요성이 있다고 본다.

2. 시각장애인을 위한 어플 'Be My eyes'처럼 시각장애인과 청각장애인을 위해 음성이나 자막으로 자세히 설명해주는 길안내 어플 및 프로그램 개발이 필요하다고 생각한다.

3. 발달장애인 분들의 경우, '발달장애인 정보접근권'을 기본으로 해서 이해하기 쉬운 표현, 쉽게 접근할 수 있는 정보를 토대로 길안내 어플 및 프로그램 개발이 필요하다고 생각한다.

출처 및 참고문헌

〈상생〉아이디어 제안서 - 최한솔

기적 생환! '조은누리 백서', 『KBS 뉴스』, 2019. 08. 10.

'Be My Eyes' 한국어 안내 사이트

발달장애인 정보접근권, 보장 방법은?, 『비마이너』, 2013. 12. 14.

『지적장애인을 위한 쉽게 접근할 수 있는 정보를 어떻게 만들 것인가 - 읽기 쉬운 문서 만들기 안내서』, 한국지적장애인복지협회, 2015.

※ 자세한 사항은 자료집에 수록되어 있습니다.

****별첨****

상생아이디어 공모전 작품 수록

<상생아이디어 공모전>에 제출되었던 작품들 초안을 수록합니다.

본 아이디어 작품들의 저작권은 주관단체에 있으므로 아이디어 활용시 반드시 주관단체의 문의를 통해 주시기 바랍니다.

■ 공동주관: 광주장애우권익문제연구소, 광주광역시장애인종합복지관



첨부1.

왜 우리는 안전하지 않는가? 상황을 드러내고 생활을 바꾸어보자!
- 상생 아이디어 공모전 수상 -

주제분야	아이디어 제목	제출자	시상결과
이동 및 편의	장애인 탑승지원 잘하는 저상버스 기사 표창하기	강경진	장려상
	장애인화장실 설치 의무화	김정후	장려상
	다함께 하는 문화생활	박정화	장려상
	보행약자의 안전하고 자유로운 이동을 위한 보행로(이동로) 조성관련 통합법(규칙등)마련	변금섭	우수상
	어디든 갈 수 있어! 장애인의 자유로운 보행을 위한 보행환경조성	안소진	장려상
	광주광역시의 3문 저상버스 투입	안유승	최우수상
	극장이나 영화관 등 장애인석 확대 재배치	천은아	장려상
	횡단건널목 시각 장애인 유도 블록 설치	김경준	장려상
안심	영구임대공동주택에 거주하는 장애인이 살기 편한 동네 만들기	이형일	우수상
	장애아동의 미아방지와 장애인분들의 길찾기에 관한 아이디어 고찰	최한슬	우수상
고용	우리들의 '의무'	김세연	장려상
	장애인당사자로서 활동지원사의 삶	박양렬	장려상
	에듀케어 1:1 멘토링 (JOB해야 살아갈 수 있는 중증장애인)	차진환	장려상
주거	건물 및 주차장 신축시 각진 부분을 라운드화하기 입법 추진안	심순옥	장려상

첨부2.

<상생>아이디어 제안서

제 목	- 장애인 탑승지원 잘하는 저상버스 기사 표창하기
아이디어를 제안하게 된 이유	- 휠체어를 이용하는 장애인이 저상버스를 탈 때, 저상버스 운전원의 태도와 탑승지원의 변화를 위하여 제안합니다.
현황 및 문제점 (무엇이 문제?)	- 저상버스 운전원이 휠체어 장애인을 대하는 태도와 탑승지원 방법은 천차만별입니다. 제대로 지원하는 운전원도 있지만, 출퇴근 시간에 타는 것을 욕을 하는 사람도 있고, 안전고리를 채워주지 않는 경우도 있고, 리프트 조작이 서툰 경우도 있습니다. - 문제상황 - 2019년 3월5일 오후5시30분께 문화전당역에서 9번버스를 (저상버스)타려고 하는데, 저상버스운전원이 바쁘다고 하며 리프트를 내리지 않고 휠체어를 들어서 실어버리려고 했다./2019년 5월22일 간만에 저상버스를 탔는데 안전고리를 안해 줬다. -바른상황- 장애인이든 비장애인이든 버스 승객으로 대하고, 리프트를 내려서 펼치고 휠체어 장애인이 탑승한 후 안전고리 장착하고 안전을 확인하고, 리프트를 접은 다음 출발해야 합니다.
개선내용 또는 개선방향	- 저상버스를 이용하는 장애인들을 대상으로, 탑승지원을 잘하는 버스 기사가 누구인지 설문하여 장애인단체나 기관에서 장애인의 날 시상을 하고 신문에 기사도 내고, 친절한 저상버스 기사 포스터도 만들어서 버스회사에 붙여놓기도 하면 좋겠습니다.(장애인자립생활센터, 장애인복지관 등 설문)
기대효과 또는 개선성과	- 버스 운전원이 장애인을 대하는 태도나 탑승 지원 방법이 좀 더 친절해 질수 있고, - 저상버스를 이용하는 장애인의 인권이 안전이 보장되며 - 더불어 장애인해교육 효과도 볼 수 있을 것으로 생각됩니다.

<상생>아이디어 제안서

제 목	- 횡단 걸널목 시각 장애인 유도 블록 설치
아이디어를 제안하게 된 이유	- 횡단 걸널목이 사선으로 설치된 경우 등 시각 장애인이 걸널목을 건너 가면서 계속 벗어나 정차 된 차량과 부딪치고 오토바이등에 의한 사고 위험에 노출되어 있다.
현황 및 문제점 (무엇이 문제?)	- 횡단 건널목을 건너면서(특히 사거리.일직선이 아닌 비스듬하게 그려진)곳에서 시각 장애인이 이용 할 때 보호 구역을 벗어나게 되고 건널목을 건너는 사람 도움 없이는 이용 하기 매우 힘들
개선내용 또는 개선방향	- 도로에 주행 차량에 방해 되지 않을 만큼 유도 블록 설치 하던지 아님 아무 낮은 방치턱을 설치 하여 이걸 이용해 시각 장애인이 사선으로 그려진 건널목도 도움 없이 이용 할 수 있게끔 하였으면 좋겠음
기대효과 또는 개선성과	-시각 장애인들의 도로 이용 안전에 많은 도움을 줄 수 있고 운전자에게도 건널목에서 속도를 약간 늦추게 하는 효과도 있어 도로 교통 안전에 많은 도움을 줄 수 있음
기타	- 고속도로 휴게소에서 버스 주차 공간에서 휴게 건물까지 장애인들만 이용 할 수 있는 조그만 도로 형식의 길을 그어 주어서 휠체어 그 도로를 이용해 안전하게 이동 할 수 있으면 좋겠음.

<상생>아이디어 제안서

제 목	장애인 화장실 설치 의무화
아이디어를 제안하게 된 이유	휠체어를 탄 장애인을 위한 장애인 화장실의 설치가 필요함에도 불구하고, 미설치된 건물들이 많고, 장애인의 이용률 또한 낮다는 이유로 개방하지 않거나 창고로 쓰고 있는 경우가 많다. 이는 장애인이 비장애인과 같이 평등한 삶을 누려야 하는 데에 어긋나는 사례라고 생각되어서 아이디어를 제안하게 되었다.
현황 및 문제점 (무엇이 문제?)	장애인 편의시설 설치율이 2018년 기준 80%으로, 2013년에 비해 12.3% 정도 대폭 상승하였다. 그러나 장애인 화장실 등 위생시설은 장애인 편의시설 10개 중에 하위 5개 시설에 속하였다(보건복지부 홈페이지 알림자료, 접근일: 2019.5.30).
개선내용 또는 개선방향	장애인 화장실의 설치 규격이 존재하지만 이를 지키지 않는 사업장들이 많다. 이를 지키지 않았을 시에 가해지는 법적 처벌이 무겁지 않아 이를 지키지 않는 것 같다. 법적 처벌을 강화하고, 장애인 화장실 설치를 전격으로 의무화 해야한다. 오래된 건물의 경우 정부에서 일정금액을 지원해 주는 조건을 내건다면 사업장들도 이를 지키려고 노력 할 것이다.
기대효과 또는 개선성과	처벌을 피하기 위해 장애인 화장실의 설치가 늘어나고, 장애인의 편의가 올라갈 것이라고 예상된다.
기타	시각 장애인들을 위한 점자블록의 설치율이 낮게 나타났는데 이에 대한 제제와 설치가 빨리 이루어져야 한다고 생각한다.

<상생>아이디어 제안서

제 목	- 다함께 하는 문화생활
아이디어를 제안하게 된 이유	- 대학교에서 사회복지를 전공으로 하기 때문에 복지에 대해 관심이 많아서 장애인복지관에서 봉사를 시작하게 되었고 내가 원래 생각하던 틀에 박힌 생각보다 장애인분들은 달랐다. 그래서 복지 분야 중에서도 장애인복지에 대해 관심이 더 갔고 학교 수업 중 장애인복지론 과목을 수강하게 되었다. 장애인복지론 수업에서 여러 가지 장애인분들의 문제에 대해 배울 때 그냥 표면적으로만 장애인분들이 이동과 편의시설에 불편을 느낀다라고만 생각하고 그 실상을 몰랐는데 수업 중 여러 가지 현황들과 그 문제에 대한 동영상도 봤는데 내가 너무 무지하고 복지를 배운다는 사람으로서 너무 부끄러웠다. 또한 내가 가장 중요하게 생각하는 것 중에 하나가 바로 이동문제인데 그 이동문제가 지금 아주 심각하다고 한다. 내 상황만 생각해도 집에서 하루 이상 외출을 하지 않아도 답답하고 불편함을 느끼는데 몸이 불편한 사람은 얼마나 불편한지에 대해 생각을 하고 안타까운 마음이 들었다. 그래서 이동문제에 대해 어떻게 바뀌어야 장애인분들이 불편하지 않게 이동을 할지에 대해 생각해보다가 내 아이디어를 제안하게 되었다.
현황 및 문제점 (무엇이 문제?)	- 현재 광주에 있는 장애인의 인구는 점점 증가하여 약 6만 9천명에 이른다고 한다. 하지만 이렇게 많은 인구의 장애인들이 왜 생소하고 잘 보이지 않는 것일까? 생각을 해보았다. 물론 장애인이라고 해서 무조건 몸이 불편하고 이런 것은 아니지만 우리 주변에 쉽게 보이지 않는 것은 사실이다. 그렇기 때문에 통계자료를 살펴보니 외출을 잘 하지 않고 집에 있는 장애인분들이 많았고 외출을 하더라도 학교를 가야하기 때문에 외출을 하는 경우가 많았다. 외출을 하지 않는 이유에 대해 살펴 보았다. 다양한 이유 중에서 가장 높은 비율을 차지한 이유는 바로 교통이 불편해서였고 나머지는 장애인 편의시설이 잘 설치되지 않아서 문화생활이나 다른 시설을 이용하는 데 불편을 느꼈기 때문이라고 답했다. 현재 우리나라뿐 아니라 광주에도 장애인의 이동을 위한 택시와 버스가 있긴 하지만 점점 증가하고 있는 장애인 인구에 비해 그 수가 아주 미흡한 상태고 그냥 저상버스도 휠체어를 타고 있는 장애인이 탑승을 하려고 하면 버스기사가 그냥 지나가는 경우도 있고 시간도 오래 걸리기 때문에 탑승객들도 불편해하는 경우가 많다. 또한 택시의 경우는 장애인분들이 전용콜택시를 불러도 30분 이상 기다려야 해서 꼭

	가야하는 약속들에 늦는 경우가 많다고 한다.
개선내용 또는 개선방향	- 이동생활의 불편함 호소에 따라서 장애인분들은 현재 시내버스까지는 못하더라도 휠체어 탑승 설비가 되어 있는 버스의 수를 늘리고 장애인 전용콜택시도 늘려야한다. 지금 택시의 수는 늘었지만 곧 7월에 있을 장애등급이 폐지가 시작되면 원래는 등급별로 서비스 혜택이 있던 택시도 더 많은 범위의 장애인에게 서비스를 해야 하는데 지금도 공급이 부족하다는 지적이 있어서 택시 수 확대는 꼭 해야 한다. 또한 집에 방치되어 있는 장애인분들이 많기 때문에 가까운 복지관에서는 사례 발굴을 통해 장애인의 문화생활과 건강한 생활을 위해 프로그램의 개발이 필요하다고 생각한다.
기대효과 또는 개선성과	- 만약 제안한 사실이 실제로 적용된다면 몸이 불편했던 장애인분들이 이동하기 편하게 될 것이다. 또한 이동하기가 편해짐에 따라 나가서 영화를 보거나 친구를 만나서 카페를 하는 등의 각종 문화생활과 여가생활을 할 수 있을 것이다. 그리고 현재 일반인들도 우울증 문제가 심각하다고 한다. 특히 후천적으로 장애가 생긴 장애인분들도 상실감과 자신이 할 수 있는 일들이 없다고 생각하여 우울증이 많이 생긴다고 한다. 집에만 있었어도 복지관의 사례 발굴을 통해 발굴이 되어 복지관에서의 다양한 체험과 프로그램을 통하여 삶의 활력을 찾고 직업재활 프로그램 등을 통해 자신이 할 수 있는 일을 찾을 수 있을 것이다. 또한 직업재활은 장애인분들의 직업을 갖는 일과도 관련이 있기 때문에 기술과 직업 두 가지를 가져갈 수 있어서 경제적으로도 조금 더 나아져서 지금보다는 여유로운 생활을 해서 우울증도 예방을 할 수 있다고 생각한다. 이러기 위해서는 우리도 장애인 이동과 복지 서비스에 대해 관심을 가지고 좋은 서비스를 할 수 있게끔 해야 한다고 생각했다.
기타	- 이 제안 말고도 사실 하나 더 심각한 문제가 장애인 편의시설이라고 생각한다. 얼마 전 뉴스를 하나 봤는데 장애인 편의시설 설치가 의무화 되어서 지은 지 얼마 안 된 건물에서는 무조건 장애인 화장실이 설치되어야 한다. 그렇기 때문에 건물에 장애인 화장실은 다 설치되어있으나 잘 사용하지 않거나 장애를 가지지 않은 일반인들이 가서 쓰레기를 버리고 담배를 피우는 등의 일이 많기 때문에 화장실 문을 잠궈놓거나 창고로 쓰는 건물이 대부분이고 공공기관도 마찬가지로 장애인 화장실이 설치가 되어있으나 몸이 불편한 장애인분들을 위해 1층에 설치를 해야 하는데 표지판도 작게 있어서 찾기도 힘들고 2층에 설치를 한 건물이 대다수였다. 그리고 2층 이상의 층수에 설치되어 있는 것도 불편한데 복도가 좁아 휠체어도 못지나가게 만든 건물도 많았다. 우리 모두가 조금씩만 생각해도 이부분은 이렇게 되지 않았을 문제인데 이런 현상에 대해서 너무 안타까운 마음이다.

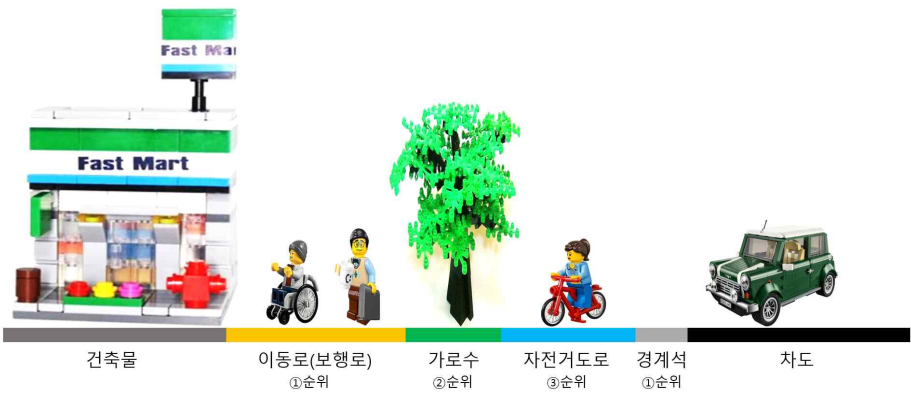
<상생>아이디어 제안서

제 목	장애인 당사자로서 활동지원사의 삶
아이디어를 제안하게 된 이유	저는 선천적인 장애인으로 태어났지만 가족의 사랑과 친구들 및 지인분들의 도움으로 당당히 장애인활동지원사로 10년간 근무하고 있는 박양*입니다. 30대 초반까지는 신체적인 콤플렉스 안고 일반적인 직장생활도 하고 살았지만 근무를 할수록비장애인분들과 업무효율에서 밀리게 되어 자연스럽게 그만 두게 되었네요. 쉬는 동안 시립장애인복지관을 알게 되어 운동과 봉사를 하게 되었습니다. 2008년 장애인총연합회의 권유로 장애인활동보조인 교육을 수료함으로 지금껏 쉼없이 열심히 근무하고 있습니다. 예전보다 급여도 오르고 경제적인 면에서는 좋아진 것도 있지만 노동자로서의 처우나 복지적인 면에서는 많이 부족합니다. 그래서 아이디어를 제안하게 되었습니다.
현황 및 문제점 (무엇이 문제?)	요즘 사회적인 이슈나 문제점으로 실업과 고용 문제가 많이 대두되고 있습니다. 특히 비장애인보다 저같이 중증장애인이 직업을 가지고 살아가는 게 주위에서 보기가 무지 힘듭니다. 이유가 뭘까요? 얼마든지 일하고 재할 할수 있는 장애인들도 국가와 사회적인 잘못된 정책과 시스템으로 기초생활 수급권자로 만들어서 여러 가지 문제점을 야기하는게 아닐까요? 비록 신체적인 장애인을 가졌더라도 장애인들이 자기 능력에 맞는 일을 열심히 해서 기초생활수급자로 살아가는 삶보다 더 풍요로운 삶을 살아가는 게 진정한 장애인복지 아닌지요. 요즘 장애인활동지원사분들의 최대 고민거리는 4시간 근무 후 휴게시간을 갖는 문제입니다. 제가 10년간 일해 왔지만 신체적인 문제나 정신적인 문제를 가지고 있는 대상자분들은 어떤 돌발적인 상황이 일어날 수 있는 분들입니다. 그래서 전문적인 교육을 받고 일하는 장애인활동지원사가 있는 이유입니다. 일하는 도중에 휴게시간 갖는 것은 나중에 문제의 소지를 가질 수 있는 문제라고 생각합니다. 저는 이 일을 하면서 보람되는 기억이 참으로 많았습니다. 반대로 내가 왜이런 수모나 대접을 참아가며 일해야 하

	나? 이런 딜레마에 빠지기도 하네요. 주위에는 일하는 장애인활동지원사분들 저에게 하소연을 합니다. 극히 일부 몰상식한 대상자분을 일하면 무척 괴롭다고 하십니다.
개선내용 또는 개선방향	장애인분들의 재활이나 취업을 늘리기 위해서는 장애 당사자에 맞는 교육과 직업의식 그리고 장애인 고용하는 사업장이나 법인에게 더 많은 고용 장여금 지급과 저 같은 경우엔 장애인활동지원사 업무를 돕는 차량을 구입하는 데 보조금 지급하는 방법도 좋은 대안이라고 생각합니다. 엄청난 국가 혈세로 장애인복지정책과 사업이 이루어집니다. 복지 혜택을 받고 이용하는 대상자분들께서도 국가와 사회의 고마움을 가지고 열심히 재활에 노력합시다.
기대효과 또는 개선성과	보다 많은 장애인분들이 장애를 극복하고 재활에 성공해서 비장애인과 더불어 직장생활의 기쁨과 보람을 가지고 살아 갈 수 있을 있습니다. 저는 장애인활동지원사가 천직으로 여기며 하루하루를 기쁨으로 살아가는 사람입니다. 국가나 사회적인 더 많은 지원과 관심으로 멋진 장애인 활동지원사로 일하는 장애인이 늘어나는 계기가 되길 바랍니다
기타	요즘 시대 트렌드는 맛있는 먹을거리 찾거나 열심히 일하고 여가를 보내는 것을 삶의 중요한 지표로 여깁니다. 장애인도 얼마든지 행복한 삶을 영위할수 있는 사회로 발전하길 바랍니다. 저부터 노력해야겠지요~~~

<상생>아이디어 제안서

제 목	보행약자의 안전하고 자유로운 이동을 위한 이동로(보행로) 조성 관련 통합법(규칙 등) 마련
아이디어를 제안하게 된 이유	출퇴근, 등하교, 모임 참석 등 일상생활을 하면서 자유롭고 안전한 이동은 꼭 필요합니다. 하지만 환경적 특성(구도심/신도심), 자치구의 형편(재정자립능력, 단체장의 마인드 등) 등에 차이에 따라 이동권 향유 정도에 차이가 발생합니다. 이런 요인에 의한 편차를 최소화하기 위한 가장 좋은 방안은 이동권 관련 법을 준수해서 이동로를 조성하는 것인데, 이 또한 <u>관련 법·규칙·지침마다 상이하여 제각각의 기준으로 이동로(보행로)가 조성되고 있고</u> 이로 인해 발생하는 불편은 보행약자가 떠맡고 있습니다.
현황 및 문제점 (무엇이 문제?)	첫째, 이동로 조성 관련 법 등에서 규정하고 있는 조성 기준이 상이하여 제각각의 기준으로 이동환경이 조성되고 있습니다. 예를 들어, 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률 시행규칙」에서는 이동로의 규격을 1.2m 이상으로, 「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」에서는 이동로의 규격을 2m 이상, 불가피한 경우 1.2m 이상으로 완화하고 있고, 「도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙」에서는 이동로의 규격을 최소 2m로 하되 불가피한 경우 1.5m 이상으로 할 수 있다고 하고 있다. 둘째, 이동로와 관련한 각 부처별 기준과 관리가 이루어져 오히려 부실한 조성과 관리가 되고 있습니다. 예를 들어, 보도의 폭이 1m로 좁아서 가로수 제거사업을 하려고 한다면 보도 조성은 「교통약자의 이동편의 증진법」에 의해 국토교통부에서, 보도에 심겨진 가로수의 조성과 관리는 「산림자원의 조성 및 관리에 관한 법률」에 의해 산림청에서 하고 있고, 실무를 담당하는 지자체에서는 경우에 따라 도시계획과와 공원녹지과에서 사안별로 책임을 지고 반대로 책임을 회피할 수도 있습니다.

개선내용 또는 개선방향	이동로 구성에 있어 단일화된 기준(설치규격)과 환경특성(구도심/신도심 등)에 따라 조성의 우선순위가 명시되어 있는 등의 이동로 설치에 관한 명확한 세부기준이 포함되어 있고, 이동로 조성 및 관리에 있어 해당부서간 명확한 책임사항 등이 부여된 이 세 가지 내용이 담긴 가칭「이동로 조성 및 관리에 대한 조례」를 우리 시 조례로 제정하여 보행약자가 안전하고 자유롭게 이동권을 향유할 수 있는 법적 근거를 마련하였으면 합니다.
기대효과 또는 개선성과	첫째, 단일화된 이동로 조성 기준(설치규격) 마련으로 우리 지역 어디서나 교통약자가 안전하고 자유롭게 이동할 수 있습니다. 둘째, 이동로가 조성되는 환경적 특성에 따른 조성의 우선순위에 근거한 조성으로 교통약자 중심의 이동환경을 마련할 수 있습니다. 셋째, 이동로 조성 및 관리에 대한 해당부서간 명확한 책임사항 명시로 유지보수나 조성계획 변경 등 발생 시 행정추진의 효율 및 효과를 극대화할 수 있습니다. [개선성과 예측모습] 

<상생>아이디어 제안서

제 목	- 건물 신축 및 주차장 보도 블럭 경계석 제작 시 각진 부분을 라운드화 하기 입법 추진 제안
아이디어를 제안하게 된 이유	- 노인 요양 시설이나 병원 그리고 장애인 거주 및 이용시설 실내의 복도가 끝나는 부분, 계단으로 연결되는 끝부분 등의 각진 부분에 넘어져서 어깨 다리 등을 다치는 경우를 목격함 - 주차장 경계석 부분이 사각으로 각이 져서 주차 시 타이어 손상이 있음
현황 및 문제점 (무엇이 문제?)	- 노약자나 장애인 이용하는 건물 실내의 복도가 끝나는 부분, 계단으로 연결 되는 부분, 코너 등에서 각진 부분에 넘어져 다리 어깨등이 다치는 경우가 있음 - 주차장 경계석 부분이 각이 있어 타이어가 손상되기도 하고 모서리 부분으로 넘어져 다치기도 함
개선내용 또는 개선방향	- 새로운 건물 이나 주차장 신축시 경계 부분 모서리, 계단 연결 부분, 경계 부분의 모서리를 라운드화 하여 건물 신축 하도록 입법화 추진
기대효과 또는 개선성과	- 건물 실내가 좀더 아늑해 보이는 효과와 요양시설 이용자가 실내 위커를 이용하여 산책 할 경우, 혼자 걸어다닐 경우 혹시 넘어지더라도 각진 부분이 없어 조금은 더 안전할 것 같으며 자동차 주차 시에 타이어 손상을 예방 할 수 있을 것 같음
기타	

<상생>아이디어 제안서

제 목	“어디든 갈 수 있어” - 장애인의 자유로운 행보를 위한 보행환경 조성
아이디어를 제안하게 된 이유	학교 가는 길에 휠체어를 타신 장애인 분이 인도가 아닌 차량이 통행 중인 차로로 보행하고 있는 것을 보았습니다. 위험해 보이는 모습에 걱정되어 지켜보고 있는 것도 잠시, 보도의 턱이 낮은 곳에서 인도로 올라오셔서 반대 방향으로 돌아가시는 모습을 보았습니다. 그 모습을 보고 관심을 가지지 않았던, 미처 생각해본 적 없었던 장애인분들에게 보도의 턱이 주는 어려움과 보행환경의 어려움에 대해 생각해보는 계기가 되어 아이디어를 제안하게 되었습니다.
현황 및 문제점 (무엇이 문제?)	부산에서 2019년 2월 26일 전동 휠체어를 타고 가던 장애인이 차로를 이용하던 중 택시에 받혀 사망하는 사고가 있었습니다. 2018년 12월에는 전남 곡성에서, 8월에 충북 청주에서 비슷한 사고가 발생하였습니다. 이것은 인도가 울퉁불퉁한 구간이 많아 휠체어를 몰기 어렵거나 턱을 짚아 놓지 않은 곳이 있어 부득이하게 차로를 이용하는 도중 사고가 발생한 것으로 보입니다. 또한, CMB 광주전남 시민기자단 뉴스에서도 전동 휠체어를 타고 도로를 이용하는 사람이 많아 교통사고 위험도 증가하고 있다는 기사가 있었습니다. 장애인의 이동권에 관한 문제는 장애인의 이동권 개념이 자리 잡은 현재에도 생활 속 사회적 배려가 턱없이 부족해 해결되지 않고 있습니다. 그렇다 보니 장애인들이 장애인의 외출 빈도에 대해 집 밖에 잘 외출하지 않는다가 가장 많다는 통계 결과도 있습니다. 장애인의 수도 증가하고, 보행과 관련한 사고가 계속해서 발생하고 있는 상황에서 장애인의 보행환경 개선에 관심을 가지고 장애인이 안전하고 쾌적하게 보행할 수 있는 보행환경의 조성이 필요합니다. 이른바, ‘배리어프리’ 인증제도가 도입된지 10년이 넘었지만 여전히 장애인들에게 세상은 장벽 투성입니다. 장애인들과 함께 어우러져 살아가는 사회로 발전하기 위해서는 그들이 원하는 것이면 어떤 것이든 참여할 수 있도록 자유롭게 갈 수 있는 곳이 많아져야 하고 그러기 위해 보행환경을 하루빨리 개선해야 합니다.

개선내용 또는 개선방향	한국장애인개발원에 따르면 우리나라 인도 유효 폭은 2m 이상입니다. 지형상 불가능하거나 기존 인도를 증축 개축이 불가능할 경우 1.2m 이상으로 유지하면 된다고 합니다. 가로수나 전신주, 간판을 설치할 때도 교통약자의 통행에 지장을 주지 않게 보행 안전지대 밖에 설치하도록 하도록 법은 규정하고 있습니다. 하지만 현실에서는 이런 법이 지켜지지 않습니다. 가로수나 도로 시설물 등의 장애물이 인도 한복판에 설치돼 전동 휠체어 통행을 방해하는 경우가 많습니다. 당장 길거리를 나서더라도 불법 시설물이나 조경을 위한 화단, 버스정류장도 무분별하게 놓여 있습니다. 법을 근거로 하여 보행환경에 대한 철저한 관리, 감독이 필요할 것으로 보입니다. 그리고 보도블록으로 된 인도 침하나 벌어짐 현상이 자주 발생해 장애인들이 인도에서 휠체어를 탈 때는 안전사고를 걱정해야 하는 상황입니다. 울퉁불퉁한 보도로 인해 덜컹거리게 되거나 옆으로 튈는 사고가 발생할 수 있습니다. 노후된 보도를 교체하고 횡단 보도 턱 낮춤 공사, 장애인 유도 블록의 설치 등이 시행되어 보행 약자에게 안전한 보행환경을 조성하여야 합니다. 그를 위해 장애인들의 의견에 귀를 기울여야 합니다. 장애인을 포함한 교통약자들에게 이동권과 관련한 보행환경 실태조사를 실시하고, 공청회를 여는 등의 그들의 의견을 수렴하기 위한 적극적인 노력이 필요합니다. 또한, 현재 서울시에서는 교통약자도 걷기 좋은 환경을 만들기 위해 장애인과 비장애인이 2인 1조로 구간을 나눠 걸으며 교통약자 이동편의시설을 종합조사한다고 합니다. 처음에는 교통약자가 많은 지역을 중심으로 이러한 조사를 실시하고 점차 대상을 넓혀 나간다면 보행의 사각지대를 없애고 장애인들의 직접적인 의견을 반영할 수 있어 안전한 보행환경 조성에 도움이 될 것이라고 생각합니다.
기대효과 또는 개선성과	장애인의 수는 계속해서 증가하고 있고 우리는 그들과 함께 살아가야 합니다. 그들이 비장애인들과 같은 생활환경에서 같은 일상생활을 할 수 있도록 배리어프리의 환경을 만들어야 합니다. 위험한 보행환경으로 발생하는 사고를 예방하고 장애인이 자유롭게 원하는 곳에 갈 수 있도록 이동권을 보장하기 위해서는 보행환경 개선은 하루빨리 수행해야 하는 문제라고 생각합니다. 또한, 고령화 사회에서 고령사회로 진입한 우리나라는 계속해서 고령 인구가 늘어나고 있고 전동휠체어와 같은 보행 보조기구의 사용은 고령 인구에게서도 증가하고 있습니다. 보행환경 개선의 성과는 장애인에게만 국한되지 않고 미래의 모든 노인들에게, 따라서 모든 시민들에게도 유익한 영향을 줄 것으로 생각합니다.

기타

흔하게 볼 수 있는 보도의 턱 사진-광주



<상생>아이디어 제안서

제 목	- 광주광역시의 3문 저상버스 투입
아이디어를 제안하게 된 이유	- 장애인을 위한 저상버스의 수가 낮을 뿐만 아니라 휠체어 이용 장애인의 시내버스 이용은 타인의 도움이 없이는 이용이 어렵기 때문에 제안하게 되었습니다.
현황 및 문제점 (무엇이 문제?)	- 최근 서울 광화문에서 휠체어 이용 장애인이 거의 1시간에 한 번의 간격으로 있는 저상버스를 이용하려 했지만, 출퇴근 시간에 장애인은 이용할 수 없다며 다른 버스를 타라고 거부했던 사례가 있었습니다. 이는 장애인 이용자들에게 대한 차별이며 버스기사들에 대한 교육이 필요한 시점이라고 생각합니다.
개선내용 또는 개선방향	- 이에 따라 본 제안서에서는 대전광역시에서 실시한 3문 저상버스 도입을 추진해야 합니다. 출입문을 3개 갖춘 저상버스로 교통 혼잡 등으로 증차가 쉽지 않은 노선에 투입하여 3문 저상버스 4대 증차 시 기존 버스 5대 증차의 효과를 기대할 수 있는데, 이 3문 저상버스는 바닥이 낮고 전체 길이가 기존 버스 대비 1M 정도 더 길어 최대 82명까지 탑승이 가능하고 정차 시 계단 없이 탑승자 쪽으로 최대 80mm 까지 기울이는 닐링 시스템이 적용 돼 노약자, 장애인 등 교통약자도 보다 편리하게 이용할 수 있습니다. 또한 여기에 출입문이 완전히 닫히기 전 까지 출발을 방지하는 세이프티 도어와 비상탈출구, 비상 망치 등의 안전장치를 갖추고 있고 모바일 기기를 충전할 수 있는 USB포트(4개) 등의 편의 장치도 마련되어 있습니다.
기대효과 또는 개선성과	- 3문 저상버스가 도입된다면 광주광역시의 휠체어 이용 장애인 뿐만 아니라 버스를 이용하는 노약자, 나아가 기존 일반이용자들까지 넓어진 버스와 3개의 출입문을 이용해 빠른 승하차 등으로 출퇴근의 혼잡을 완화할 수 있을 것으로 기대되며 특히, 장애인 이용자들에게 닐링 시스템을 통하여 타인의 도움 없이 혼자서 탑승할 수 있다는 장점으로 장애인 이용자들이 의존적인 행위를 하지 않아 자존감 향상, 자립감 형성을 도모할 수 있을 것으로 판단됩니다.

- 최근 광주광역시에서도, 저상버스 증진이 논의 중에 있는데 이러한 3문 저상버스를 추가 증진하여 장애인 이용객들의 편의성 뿐만 아니라 일반 이용객들도 빠른 승하차와 쾌적한 공간으로 삶의 질 향상에 도움 될 것으로 판단됩니다.
- 다음은 3문 저상버스의 사진입니다.

<그림 1> 3문저상버스를 이용하는 휠체어 이용 장애인



<그림 2> 닐링 시스템



<상생>아이디어 제안서

제 목	영구임대공동주택에 거주하는 사회적약자가 살기 편한 동네만들기
아이디어를 제안하게 된 이유	- 영구임대공동주택에 거주하는 사회적약자들이 지역사회 내에서 생활하는데 필요한 편의시설이 상당히 부족하게 보여서 제안함
현황 및 문제점 (무엇이 문제?)	- 사회적약자(장애인, 노인, 아동, 임산부)에 대한 관심 중 1차는 편의시설, 그런 편의시설은 사람이 많이 이용하는 시내, 건물들이 많음. - 하지만 사회적약자는 거의 대부분 살고 있는 동네에 머무르고 있음 - 그렇기에 그 동네(지역)을 중심으로 편의시설이 제공되어야 함
개선내용 또는 개선방향	- 거주지역 반경(?Km)이내 인도를 최대한 평평하게 정비, 모든 공공, 상업, 의료 시설에 장애인 편의시설을 설치해 자신이 거주하는 동네에서 만큼은 물리적 제약이 없어야 함
기대효과 또는 개선성과	- 사회적 약자의 삶의 질 향상 - 도심 재개발 효과로 인한 공동화 방지 - 영구임대공동주택이 가지고 있는 사회적 낙인 제거
기타	- 장애인이라면 - 내가 사는 동네에서 만큼은 나는 나의 장애를 잊는다. 이른 저녁밥을 먹고 머리를 하기 위해 나는 그간 경사가 급해 무서웠던 아파트 경사로를 이젠 무서워하지 않고 내려왔다. 미장원엘 가기 위해 그동안은 울퉁불퉁해 이동하기가 힘들었던 길을 아무런 걱정 없이 이용해 미장원 입구에 도착했다. 이용할 때마다 매번 입구가 좁아 이용하기 불편했던 입구가 넓어졌다. 원장님 말로는 시에서 무상으로 고쳐주었다. 머리를 하고 나서 동네를 한바퀴 돌았다. 많은게 바뀌어져 있었다. 어두침침했던 가로등들이 너무나 밝게 내가 가는 길을 비추고 있고 그간 턱이 있어 가지 못했던 예쁜 카페 앞에 예쁘게 만들어진 나만의 길이 있었다.

<상생>아이디어 제안서

제 목	에듀케어 1:1 멘토링 (Job해야 살아갈 수 있는 중증장애인)
아이디어를 제안하게 된 이유	장애인복지의 궁극적 목표는 장애인이 사회에 평등한 인간으로서 완전한 참여를 이루는 사회적 통합에 있다고 들었다. 직업활동은 소득의 원천일뿐만 아니라 현대 사회에 있어서의 가장 기본적인 사회참가의 형태이기 때문에 장애인의 직업자립이 이루어져야 한다. 하지만 장애인 고용 현실은 그렇지 않다. “자살”을 거꾸로 읽으면 “살자”가 되고 “역경”을 거꾸로 읽으면 “경력”이 되고 “인연”을 거꾸로 읽으면 “연인”이 되고 “내 힘들다”를 거꾸로 읽으면 “다들 힘내”라는 단어가 되는 것처럼 길과 길을 연결시켜주는 “육교”를 거꾸로 읽으면 사람과 사람을 만나게 해주는 더 좋은 의미인 “교육”이 된다.
현황 및 문제점	현재 몸이 불편한 중증장애인들에게 최소한의 이동권 보장을 위한 육교의 엘리베이터는 이제 당연한 장애인편의시설로 생각이 되지만 장애인 당사자 중심의 장애인정책을 펼치기 위한 교육의 엘리베이터는 현재 찾아볼 수도, 생각할 수도 없는 실정임을 대학교2학년 때부터 장애인(지체장애2급)의 삶으로 직접 체험하게 되었다. 그리고 장애인들은 일반적으로 누구보다 자기 스스로에 대한 자신감이 심하게 위축되어 자존감을 갖지 못하는 경우가 많으며 채용시험을 준비하는 것에도 어려움이 크다.
개선내용 (방향)	붙임1 자료첨부
기대효과 (성과)	붙임2 자료첨부
기타 (광주인권 현장)	제4조 노동을 통한 자기실현과 노동자의 권리 보장 ① 모든 시민은 자기실현을 위해 자유롭게 직업을 선택하고, 차별 없이 일하며, 안전한 노동 환경과 공정한 조건에서 일하고, 적절한 휴식을 취할 권리가 있다. ② 기업은 노동기본권을 보장하고, 합리적 이유가 없는 차별을 금지하며, 공동체에 대한 사회적 책임을 다한다. 특히 비정규직, 여성, 장애인, 외국인등의 권리보장을 위해 노력한다. ③ 시는 시민의 노동 기회 확대를 위해 좋은 일자리 창출에 노력하며, 공정한 노동 실현을 위해 비정규직 사용을 엄격히 제한하고, 취업자와 실업자를 위한 지속적인 교육, 훈련 기회를 제공한다. 제11조 차별 없이 함께 살아갈 수 있는 장애인 권리 보장 ① 모든 시민은 장애를 이유로 차별받지 않고 개인의 존엄성이 존중되는 도시에서 살 권리가 있다. ② 시는 장애인에 대한 차별을 없애기 위하여 장애인에 대한 오해, 편견, 이해의 부족 등을 없애기 위한 시책을 종합적으로 추진한다. ③ 시는 장애인이 지역 사회에서 자립할 수 있도록 생활 지원을 촉진하고 취업 활동을 지원한다.

■ 붙임1. 개선내용 또는 개선방안(1)

- 중증장애인 취업지원을 위해 정신적·신체적·적극적으로 멘토링 활동을 할 수 있는 퇴직공무원의 축적된 전문성과 경험을 활용하여 자원봉사활동형태의 중증장애인 일대일 멘토링 인력으로 에듀케어 멘토링 프로그램(사업)에 활용함.

첫째, 근로계약에 의한 인건비가 아닌 자원봉사 활동비임을 명시하고 위촉 공고에 규정된 절차 및 방법에 따라 모집을 하고 자원봉사활동 지원서, 경력증명서, 결격사유조회 관련 서류, 성범죄경력 조회 동의서 등의 신청을 미리 받아 인력 풀에 등록을 한다.

둘째, 초기 상담을 통해 취업을 원하는 중증장애인의 기본정보와 진로희망 사항을 파악하고 직업능력평가를 통해 개별 직업능력을 구체적으로 파악하기 위한 신체, 심리, 직업 등의 다양한 측면을 평가하고 직업 흥미와 취업 준비도를 파악한다. 대부분의 중증장애인들은 학력, 경력, 수상경력 등 이력서에 빈 공간이 많아 취업이 어려운 경우이므로 학력, 경력, 수상경력 각 항목에 맞는 맞춤형 취업 서비스를 제공하여야 한다. 자원봉사활동 지원자 인력풀에서 지원자에 적합한 자를 선발하여 봉사활동자로 위촉을 하고 맞춤형 에듀케어 멘토링 프로그램을 실시한다. 다시 말해 장애인종합복지관에 소속된 퇴직공무원 자원봉사자에게 취업 성공 멘토링으로 **‘1:1 로 잡혀야 살고 Job해야 계속 살아갈 수 있다’** 는 메시지를 프로그램에 담았으면 한다.

- 장애인 취업을 목표로 하는 특성상 빠른 시일 내에 취업 성과를 만들어내야 하는 건 당연한 것이겠지만 장기적인 안목으로 봤을 때 중증장애인 취업률과 삶의 질을 높일 수 있을 것이라고 확신한다. 전남직업능력개발원 중증장애인 공무원사관이라는 프로그램을 통해 현직에 있는 중증장애인 공직자의 수가 현재 10명 정도 된다는 것을 직접 보았다.

- 에듀케어 멘토링 참여자는 순수 자원봉사자(취업 및 채용이 아님으로 근로계약을 하지 않고 4대보험에도 가입하지 않음)로서 광주광역시장애인종합복지관이 위촉을 하고 구체적인 역할 및 활동기간(시간)등은 예산 범위 내에서 자원봉사자와 협의하여 자율결정을 한다.(구체적 업무분장과 직접적 지시 금지)

예시) 자원봉사활동 지원조례 시행규칙[시행 2015.12.1.]

광주광역시

제7조(실비지급) ① 조례 제17조에 따라 자원봉사자에게 자원봉사활동에 필요한 실비를 지급하는 경우 그 지급기준은 별표 2와 같다.

② 시정업무 추진과 관련하여 센터에 등록된 자원봉사자를 활용하고자 하는 부서는 제1항의 기준에 따른 자원봉사활동 실비를 지급할 수 있다.

지급기준(7조 관련)

지급대상	지급기준	지급내용
자원봉사지원센터에 등록된 자원봉사자	봉사시간 : 1일 3시간 이상	• 급식비 : 5천원 이내(1인 1일) • 그 밖에 활동경비

■ 개선내용 또는 개선방안(2)

구체적으로 에듀케어 멘토링 프로그램 유형에는 대표적으로 4가지를 들 수 있다.

1. 시험 합격형(예시)

한국장애인고용공단 사이버공무원시험 준비반 프로그램 활용

- 온라인 기반의 평가 및 채점 시스템을 활용한 학생별 맞춤형 보정자료 제공
- 대상학생: 한국장애인고용공단 공무원사이버과정
- 선발고사: 국어/영어/한국사(40점 이상) - 지원과목: 전 과목
- 평가방법: 온라인/오프라인 평가 지원 (<http://can.gen.go.kr>)
- 지원내용: 1년(2년)동안 동영상수업 지원, 9급(교재5권), 7급(교재7권) **현재교재지원(X)**
- 관계형성(존재감), 롤모델(진로의식) 제공으로 수험생의 자존감 강화
- 면접 당일 장애인차량 지원 및 활동보조인(멘토) 제공.

○ 장애인 공직설명회 참여(4월)

- 장애인수험생 면접 준비 요령 특강(공무원 종류, 공무원 채용 제도 등 공직 소개)
- 중증장애인 경력경쟁채용 합격노하우 등 공유
- 선배(합격생)와의 대화시간, 공직생활 관련 질의응답
- 공무원 면접시험의 이해(합격하는 면접을 위한 자세, 발성, 답변요령 강의)

2. 학력 채움형(예시)

○ 학위취득기관과 연계 작업 실시

- **초/중졸학력** : 실로암장애인평생교육원 중입,고입 검정고시 과정으로 상담 후 연계.
 - 학업의 기회를 놓친 장애인들에게 배움의 기회를 제공. (<http://cafe.daum.net/kkumnasa>)
- **고졸학력** :
 - ① 열린사이버대학 등과 연계(학점유지 되면 기초수급자는 계속 무상)
 - 배움사이버평생교육원 경영전문학사 학위취득(온라인) 과정으로 상담 후 연계.[무상지원]
 - ③(공채준비를 원하면) 한국재활복지대학교(4년제) 장애인행정과 입학과정으로 연계.
 - 공무원 시험에 필요한 주요 과목 및 실무 행정중심으로 준비. (<http://www.knuw.ac.kr>)
- **초대졸/대졸학력**
 - ① 열린사회복지학과 3학년 편입과정으로 연계.(학점유지 되면 기초수급자는 계속 무상)
 - ② 배움사이버평생교육원 사회복지학사 등 학위취득 과정으로 상담 후 연계.[무상지원]
- 전문 상담 · 의료기관 연계 치료를 통한 자존감 향상 프로그램 운영 지원

3. 자격증 채움형(예시)

배움사이버평생교육원 배움기부 무상교육(학위, 자격증과정) 활용

- 배움사이버평생교육원 무상교육대상자 신청(<http://career.baeoom.com>)

• 1학기(대상자 모집: 1월1일~1월31일, 대상자 선정: 2월말)

• 2학기(대상자 모집: 7월1일~7월31일, 대상자 선정: 8월말)

• 무상교육 지원 과정

: 경영전문학사, 경영학사, 평생교육사2급/3급, 청소년지도사2급/3급, 보육교사2급

• 실습과목은 지원되지 않고 있음.(장애인복지관을 통해 실습기관과 연계하여 자격증 취득)

○ 개별적 직업능력개발훈련(장애인훈련생 훈련수강료 지원) 과정 연계

- 한국장애인고용공단에서 국가자격 및 면허 취득과정, 공무원 시험준비과정 등 100만원 한도로 실제 소요되는 훈련수강료 전액을 지원(전체 훈련일수의 80% 이상을 출석한 경우에만 지급)

4. 수상경력 채움형(예시)

○ 장애인복지관 IT자격증 과정 프로그램 활용(수시모집)

- 장애인복지관에서 운영하는 IT자격증 과정으로 활용하여 ITQ자격증 시험 준비.

○ 국민행복IT경진대회(지방) 준비 및 참가(5월중, 한국정보화진흥원 주체)

- 정보검색 4문제, 문서작성 1문제, 인터넷활용문제 - 시험기간: 80분

※ 특별채용에 합격비중이 가장 높음. 입상하면 전국대회도 준비

○ 지방장애인기능경기대회 준비 및 참가(6월중, 한국장애인고용안정협회 주체)

- 컴퓨터활용능력, 전자출판, 워드프로세서(2016년 신설과목) 정규직종으로 준비

※ 특별채용에 합격비중이 가장 높음. 입상하면 전국대회도 준비

○ 장애인 문학 공모전 준비

- 장애인 문학은 장애인의 취미 활동이 아니라 장애인의 정체성을 찾고 장애인의 삶이 사회문화적으로 향상되도록 하는 역할을 한다. 장애라는 상처가, 장애가 주는 고통이 정체성을 찾아가는 과정에서 뿌리를 내려 꽃을 피우면 그것이 하나의 작품이 된다고 들었다. 매년 공모전이 아래와 같이 자주 열리고 있지만 장애인들이 개인적으로 준비하기에는 문학지식이 많이 부족하고 문학교육의 부재, 접근성 또한 너무나 취약하다.

◆ 장애인고용 인식개선 작품현상공모전(2월) - 분야: 에세이, 인쇄매체디자인, 사진 - 주최: 한국장애인고용공단	◆ 장애인고용인식개선 문화제(4월~6월) - 분야: 운문, 산문, 사진 등 - 주최: 한국장애인고용안정협회
◆ 장애인 문학인재 발굴 프로젝트 전국장애인문학공모전(2월) - 분야: 운문, 산문 - 주최: 인천광역시중구장애인복지관	◆ 실로암 문학상 공모전(6월~8월) - 분야: 시, 산문(수필, 생활수기, 간증) - 주최: 실로암사람들
◆ 세상과 소통하는 전국 장애인문학공모전 - 분야: 수필, 시 - 주최: 송파구방이복지관	◆ 장애 인권문학상 공모전(8월~10월) - 분야: 에세이, 시 - 주최: 광주장애우권익문제연구소

■ 붙임2. 기대효과 또는 개선성과

- 장애인 등에 대한 특수교육법 제1조 국가 및 지방자치단체가 장애인 및 특별한 교육적 욕구가 있는 사람에게 통합된 교육환경을 제공하고 생애주기에 따라 장애유형, 장애정도의 특성을 고려한 교육을 실시하여 이들의 자아실현과 사회통합을 이룩하는데 기여할 수 있도록 돕는 유용한 프로그램이 될 것이다.
- 장기적이고 지속적인 일자리, 자긍심을 갖고 일할 수 있는 질 높은 일자리를 퇴직자에게 제공하고 장애인의 공직 진출 기회를 확대하여 장애인 당사자 중심의 정책을 펼칠 수 있는 가능성을 높이게 하는 1+1 시너지효과를 기대할 수 있다.
- 중증장애인에 대한 고용이 여전히 먼 현 시점에서 에듀케어 멘토링은 중증 장애인의 전문성 확보 및 일자리 질적 상승 등의 직업영역 확대의 일환으로 꼭 필요하다. 공직사회에서 근무하는 중증장애인들을 통해 공직에서 먼저 장애인 인식에 대한 개선이 이뤄지고 장애인고용에 대한 공감대 형성과 더불어 장애인에게 꼭 필요한 실질적인 장애인 정책이 만들어 질 것이다. 그렇게 된다면 장애인 이동권과 편의시설의 설치와 운용에 관한 문제 또한 당연히 해결될 것이다.
- 국가에서 실시하는 중증장애인 경력채용시험에 대비하는 맞춤형교육을 제공함으로써 비현실적인 중증장애인 2배수(數) 채용이 아닌 중증장애인 2배수(手), 다시 말해 중증장애인 채용에 두 배로 노력하고 힘씀으로써 인권도시 광주의 위상을 높일 수 있을 거라 확신한다.
- 장애인 당사자의 문학적 지식 성장과 함께 이력서의 수상내역 항목을 채워줌으로써 장애인 신규채용에 있어 개개인의 취업 역량을 높일 수 있다. 장애인에게 문학을 통해 장애로 인한 신체적인 핸디캡을 극복하고 다양한 문학적 재능을 발휘할 수 있는 기회의 장을 열어, 잠재된 문학적 능력과 역량을 발굴하고 나아가 사회참여의 기회 제공 및 장애에 대한 긍정적 인식을 유도할 수 있는 전국적인 장애 인식 개선의 효과를 가져 올 수 있다.
- 아이디어와 기술력으로 세상에 좀 더 알려져 대기업에 밀리지 않도록 작지만 강한 그리고 빠르게 성장하는 기업이 될 수 있도록 돕는 역할을 하는 스타트업 인큐베이터처럼 에듀케어 1:1 멘토링은 중증장애인 자립생활을 돕는 필수적이고 스마트한 프로그램이 될 수 있다고 생각한다.

<상생>아이디어 제안서

제 목	-극장, 영화관 등의 장애인석 확대 및 재배치
아이디어를 제안하게 된 이유	-영화관을 보면 장애인석이 있으나 그 수가 부족하고, 맨 뒤쪽 아니면 맨 앞쪽에 배치되어 있는 곳이 있다. 그리고 계단으로 이루어진 영화관도 있어 휠체어를 타신 분들에게는 많은 불편함이 있어 제안하게 되었습니다.
현황 및 문제점 (무엇이 문제?)	-제 주변 사람들의 문제가 아니지만 SNS나 인터넷을 보다보면 모든 장애인분들과 가족, 지인 분들이 너무 불편해하고 힘들어하시는 경우가 많습니다. 한 관에 장애인 좌석이 너무 적은 영화관도 있고 맨 뒤쪽이나 맨 앞쪽에 배치되어 있어 목도 아프고 영화에 제대로 집중하지 못하십니다.
개선내용 또는 개선방향	-평균적으로 보면 장애인석은 5개 이하로 아주 적어 개수를 적어도 한 줄에서 두 줄 정도로 늘리는 게 좋다 봅니다. 그리고 배치도 맨 뒤쪽 아니면 맨 앞이고, 구석에 배치된 경우도 있습니다. 계단으로 이루어진 영화관은 앞쪽에 배치하신 거 같습니다. 그래서 장애인석을 중간좌석들 양쪽에 배치하거나 중간에 의자를 없애 휠체어를 이용하시는 분들이 볼 수 있도록 하는 것입니다. 계단으로 이루어진 영화관은 휠체어 경사로를 배치해 계단이 있어도 쉽게 이용할 수 있는 환경을 만들어 주는 것입니다.
기대효과 또는 개선성과	-영화를 보고 싶어도 자신들에게 맞는 환경이 없어 불편하셨을 많은 장애인분들과 그 가족들, 지인분들께 영화를 보다 편하고 재밌게 집중할 수 있는 환경이 만들어 질거라 기대됩니다. 그래서 문화생활을 더 누리실 수 있도록, 재밌게 즐길 수 있을 것이라 생각합니다.
기타	-당장 바꾸기 힘들신 거 알지만 그래도 많은 장애인분들과 그 가족, 지인분들을 위해 더 나은 영화관 환경을 만들어 주셨으면 합니다. 이번 계기로 인해 제가 너무 당연시했던 것들을 못 누렸을 분들에 대해 제가 직접 해줄 수는 없지만 이렇게나마 많은 도움이 되었으면 하는 바람입니다.

<상생>아이디어 제안서

제 목	우리들의 ‘의무’
아이디어를 제 안 하 게 된 이유	저는 현재 조선대학교 행정복지학부에 재학 중입니다. 저는 장애인복지라는 과목을 통해서 장애인의무고용에 대해서 배우게 되었습니다. 이틀만을 들었을 때는 그저 기업별로 장애인을 의무적으로 고용한다고 하니 좋은 법이라고 생각 할 수 있습니다. 하지만 그 의무를 지키고 있는 기업들의 현황을 살펴보니 대부분의 사업장에서 이를 지키지 않는다고 합니다. 심지어는 공공기관조차 이 장애인의무고용제도를 지키지 않고 있습니다. 국가가 제도를 통해서 장애인의 고용을 보장하고자 한 것을 국가조차 지키고 있지 않는다고 하니 너무 실망스러웠습니다. 우리와는 조금 달라서, 혹은 어딘가 불편해서 일 조차 못할 것이라는 인식 자체를 버렸으면 좋겠습니다. 장애인도 우리의 조그마한 배려가 있다면 같은 장소에서 같은 일을 할 수 있을 것이라고 생각합니다. 그리고 장애인 의무 고용률을 초과하여 장애인을 고용한 사업주에게 일정액을 지원하는 제도인 장애인 고용 장려금제도 또한 장애인들의 안정적인 일자리를 제공해 주기 위해서 개선점이 필요하다고 생각하였습니다. 그리하여 저는 장애인의 고용실태를 심각하게 느껴 이러한 정책적 아이디어를 제안하게 되었습니다.
현황 및 문 제점 (무엇이 문 제?)	2018년 대기업집단 장애인 의무고용 현황을 살펴보면 30개의 대기업 중 단 한곳만이 의무 고용률을 지키고 있었습니다. 즉, 기업의 규모가 커질수록 장애인 의무고용 제도를 지키지 않고 있다는 것을 확인할 수 있습니다. 그렇기 때문에 이러한 제도를 실시하고 있음에도 불과하고 여전히 장애인과 비장애인의 고용률의 격차는 줄어들고 있지 않습니다. 이는 장애인 의무고용제도를 지키지 않을 시에 부과되는 부담금이 매우 적은 액수이기 때문입니다. 즉, 장애인 의무 고용을 지키는 것이 손해라고 생각하는 기업들은 ‘그냥 부담금 얼마쯤 내고 말자’라는 생각으로 이 제도에 대해 강력한 영향을 받고 있지 않다는 것을 의미합니다. 제도나 법이라고 함은 사람들을 통제할 수 있는 처벌수위가 갖추어져 있어야 한다고 생각합니다. 장애인이 우리나라의 사회적 약자인 만큼 우리가 그들에게 지켜야할 의무를 이행하지 않는다면 그에 따른 중대한

	처벌이 필요합니다. 그와 반대로 이러한 장애인 고용의무를 잘 지켜 장애인 고용 장려금 제도의 대상이 되는 기업들에게는 국가적인 차원에서 많은 지원을 해주어야 한다고 생각합니다. 하지만 현재의 장려금제도는 장애인 고용 5년이 지나면 그 금액이 일부 삭감 됩니다. 저는 이것을 들으면서 정말 이해가 되지 않았습니다. 장기적으로 중증장애인이나 경증장애인을 고용하는 경우에는 더 나은 근로조건을 위해 근무기간이 증가할수록 오히려 지원이 증가해도 모자를 판에, 근무기간이 증가하면 반대로 지원을 삭감 한다고 합니다. 이러한 부분에 있어서 개선이 필요하다고 생각하였습니다.
개선내용 또는 개선방향	현재 장애인에 대한 의무고용제도 외에도 의무 고용률 이상을 고용하면 기업에게 장애인 고용 장려금을 지원해주고 있습니다. 하지만 이러한 제도는 ‘의무’라는 용어를 사용하면서도 그것을 위반하는 것에 대해 약한 처벌만을 두고 있습니다. 현재의 의무 고용률은 그대로 유지하되, 이를 지키지 않는 기업에 대한 부담금을 그들이 실제로 부담으로 느낄 정도의 처벌로 강화해야 합니다. 그래야지 이 제도가 자신들의 권리가 아닌 의무라는 것을 느끼게 되며, 장애인들이 생계를 스스로 유지해 나갈 작은 공간을 마련해 주는 것이라고 생각합니다. 또한 장애인 고용 장려금 제도를 살펴보면, 일정년도가 지나면 장려금을 더 적게 주는 경우가 발생합니다. 이는 장애인들이 직장에 적응하였기 때문에 국가에서 지원을 덜 해줘도 된다고 생각하여 지원금을 적게 제공하는 것 같습니다. 그렇다면 기업의 입장에서는 시간이 지날수록 자신들에게 지원을 덜해주니 손해라고 느낄 수 있습니다. 그렇기 때문에 이 또한 적은 액수라도 장애인을 많이 고용하는 기업에게는 안정적으로 금액의 변동 없이 지원하는 것 또한 장애인의 고용을 안정적으로 보장해주는 것이라고 생각합니다.
기대효과 또는 개선성과	저는 장애인들이 누군가에게 기대어서 생계를 유지하는 것이 아니라, 스스로 일을 하면서 보람을 느끼고 즐거운 삶을 살게 되었으면 좋겠습니다. 저는 이러한 개선을 통해서 기업들이 좋은 취지에서 장애인을 고용하지는 않더라도, 현재의 의무고용률 제도를 모든 기업들이 지키게 될 것이라고 생각합니다. 모든 기업들은 항상 효율성을 강조하기 때문에 그들에게 손해가 되는 일이라면 무조건 지키게 될 것입니다. 또한 고용 장려금제도의 안정적인 지원을 통해서 장애인들의 고용이 증가하였으면 합니다. 즉, 저는 우리가 법으로써 의무를 정한 ‘장애인 의무고용제도’의 의무 고용율을 기업들이 모두 지켜 장애인들이 직업을 선택할 수 있는 사회, 그리고 ‘장애인 고용 장려금’을 통한 안정적인 지

	원을 통해 기업과 장애인이 상호 협력할 수 있는 기반을 마련할 것을 기대합니다. 일을 할 수 있는, 하고 싶은 모든 장애인분들이 자신의 적성에 맞는 직업을 찾아가게 됐으면 좋겠습니다. 우리와 조금 다르다는 이유만으로 그들을 사회의 사각지대로 보내지 않는 방법이 될 것이며, 스스로 생계를 책임질 수 있으며, 시설이 아닌 지역사회 안에서 살아가는 ‘커뮤니티 케어’라는 목표를 이룰 수 있지 않을까 생각합니다.
기타	장애인분들은 우리와 다르게 조금 불편한 곳이 있는 것은 맞습니다. 하지만 그것이 장애인분들은 일을 하지 못한다는 편견으로 우리 사회 안에 자리 잡은 것이 너무 안타깝습니다. 장애인들의 고용을 보장하기 위해서는 기본적인 밑바탕으로서 장애인들에 대한 인식개선이 이루어져야 할 것입니다. ‘장애인들은 아무것도 못해’가 아니라 ‘장애인들은 도와주면 비장애인들처럼 할 수 있어’라는 생각 말입니다. 하루 빨리 장애인들에게 불편하지 않고 편안한 사회가 왔으면 좋겠습니다.

<상생>아이디어 제안서

제 목	장애아동의 ‘미아방지’와 장애인분들의 ‘길찾기’에 관한 아이디어 고찰
아이디어를 제안하게 된 이유	저에게는 자폐성 발달장애를 가지고 있는 동생이 있는데 여동생은 어렸을때부터 지금 현재까지 길을 잘 찾지 못하거나 가끔 길을 잃어버려 저희 엄마께서 항상 걱정을 하고 계십니다. 또한 지체장애나 시각, 청각장애가 있으신 분들은 길을 찾거나 다니는데 어려움이 있습니다. 그래서 저희 여동생을 포함한 모든 장애인분들이 좀 더 수월하게 길을 잘 찾을 수 있고 잘 다닐 수 있도록 이 아이디어를 제안하게 되었습니다.
현황 및 문제점 (무엇이 문제?)	우선, 대표적인 지도나 길찾기 어플리케이션(앱)을 보면, 위성지도기능, 거리뷰 및 항공뷰 기능, 네비게이션 기능 등이 있습니다. 이 기능이 우리에게는 도움이 되지만 장애가 있는 분들에게는 도움이 잘 되지 않을 수 있습니다. 위성지도 기능, 거리뷰 및 항공뷰 기능은 시각장애인 분들에게는 시각이 아예 안 보이거나 시력이 매우 낮으면 보이지 않습니다. 물론 이에 따라 음성기능도 제공하고 있지만 한계가 있다고 생각합니다. 또한 거리뷰나 길찾기가 제공된다고 하더라도 지능이 낮은 지적장애, 발달장애를 가지고 있는 분들은 이해를 잘 못할 수 있습니다. 이는 청각장애를 가지고 계신 분들도 마찬가지로 거리뷰, 길찾기는 시각적으로 제공되기 때문에 청각장애인분들은 앱을 사용하기가 불편할 것이라고 생각합니다. 설령, 음성기능이 있다고 하더라도 제한적으로 제공되기 때문에 한계가 있을 수밖에 없습니다. 두 번째로, 장애아동이나 장애인분들의 실종이나 길을 잃어버리는 일이 종종 있습니다. 물론 아동보호소나 아동을 보호하는 스티커가 붙여져 있는 장소가 있지만, 스티커가 작아 잘 보이지 않기 때문에 길을 찾지 못하고 잃어버리는 경우가 있습니다.
개선내용 또는 개선방향	1) 장애아동의 ‘미아방지’ 및 장애인분들의 길을 잃어버리는 일에 관해서는 아동보호 스티커를 붙이는 것만으로 한계가 있기 때문에 따로 공공장소(구청, 복지관)에서 보호소를 마련할 필요가 있다고 생각합니다. 작은 규모의 보호소라도 장애인분드리 길을 잃어버려서 보호소에 있으면 장애인 보호자 분들이 언제든지 연락을 통해 장애인분들을 좀 더 수월하고 안전하게 찾을 수 있을 것이고, 장애인분들은 길을 다니다가 잘 모르면 보호소에 찾아가 복지사 분들을 통해 길 안내를 받을 수 있도록 보호소 마련이 필요하다고 생각합니다.

개선내용 또는 개선방향	2)시각 및 청각장애인분들을 위한 지도 및 길찾기 어플이 개발되어야 한다고 생각합니다. 우선 시각장애인분들을 위해 음성 기능을 좀 더 발전시켜서 네비게이션 세부설정(단속안내, 표지판 안내, 안전주의 등)부터 음성으로 설정할 수 있게 도와주고 네비이션 외에 길찾기에는 자신의 현재 위치, 지금 어디에 있고 주변에 무슨 건물이 있는지 음성으로 알려줘서 시각장애인분들이 청각을 통해 좀 더 길을 수월하게 찾을 수 있도록 해야 합니다. 청각장애인분들의 경우, 네비게이션 음성안내가 있지만 청각이 없거나 잘 발달되지 않으면 들리지 않습니다. 그러므로 전방에 무엇이 있는지, 몇 미터 후에 좌회전 및 우회전, 목적지에 도착하는지 여부 등을 자막을 통해 알려줘야 한다고 생각합니다. 3)지적장애 및 발달장애를 위한 길안내 어플이나 프로그램이 개발되어야 한다고 생각합니다. 지적장애나 발달장애는 보통 평균사람보다 지능이 낮기 때문에 그들의 수준에 맞춰서 어떤 건물이 있는지, 여기가 지금 어디인지 쉽게 알려주는 어플이 있어야 한다고 생각합니다.
기대효과 또는 개선성과	우선 공공장소내 보호소 마련과 어플 및 프로그램 개발 등은 예산 문제나 시간문제 등이 발생할 수 있습니다. 하지만 이러한 개선 방향을 통해 기존에 있는 길안내, 지도어플을 좀 더 보완해 비장애인(일반인)분들뿐만 아니라 장애인 분들도 같이 어플을 사용하면서 길을 다닐 수 있을것이라고 생각합니다. 시각장애인 분들에게는 음성 인식과 기능을 통해 청각적으로 길안내에 도움을 받을 수 있고 청각장애인분들에게는 자막과 시각적으로 도움을 받을 수 있을것입니다. 그리고 공공장소내 보호소 마련을 통해 장애아동 및 장애인분들의 실종 방지에 효과가 있을 것이며, 장애인 보호자 및 가족 분들이 안심하고 장애인분들을 수월하게 보호할 수 있을 것입니다.

기타	(사실 위의 내용은 제안을 위한 글이라서 문체가 많이 부드럽지 않습니다. 그래서 기타에는 위의 내용을 풀어서 일기 형식으로 수필을 작성하고자 합니다) 5월 하순의 어느 날, 내가 살고 있는 아파트에서 복도에 있지만 사용하지 않는 폐자전거를 수거했다. 우리집은 자전거가 있었지만 거의 사용하지 않기 때문에 당연히 폐자전거로 분류되어 수거되었다. 나는 복도에 있는 우리집 자전거가 겨우 수거되어서 이제 따로 버리지 않아도 된다는 생각에 좋았다. 하지만 엄마께서는 원래 자전거를 버리지 않는 이유가 따로 있었다고 말씀하셨는데 원래 내 가족은 자폐성 발달장애를 가지고 있는 여동생이 있다. 내 여동생은 어렸을때부터 길을 혼자 다니지 못하거나 자주 잃어버리는 경우가 많다. 그래서 엄마께서는 동생이 길을 잃어버렸을때 집을 못 찾아올까봐 일부러 우리 집을 알아보기 쉽게 자전거를 두셨다고 한다. 그 이야기를 듣고 가만히 생각해보니 ‘장애인 분들을 길을 어떻게 다니며 찾고 있을까? 라는 생각이 들었다. 물론 활동보조인이 있지만 시간이 제한적이다. 또한 지도 및 길안내 어플이 있다고 하더라도 세부적인 기능이 없기 때문에 한계가 있다고 생각한다. 예를 들면, 시각장애를 가지고 있는 사람 A, 청각장애를 가지고 있는 사람 B라고 가정해보는 A는 지도 및 길안내 어플을 사용하지만 시각적 볼 수 없기 때문에 음성 안내 기능을 이용한다. 하지만 음성으로 ‘전방에 몇m좌회전 및 이어서 우회전입니다.’, ‘전방에 사고다발구역입니다.’ 이렇게 설명을 해주기 때문에 한계가 있다. B는 청각적으로 발달이 되어 있지 않아서 그나마 시각적인 네비게이션을 이용할 수 있다. 하지만 네비게이션에는 주요 건물 및 도로만 표시되고 사고다발구역, 안전주의에 대한 내용은 음성으로만 들어서 안전사고 위험이 있을 수 있다. 또한 자동차를 가지고 있지 않은 장애인 분들은 길찾기가 얼마나 어려운가? 그래서 나는 상생 아이디어에서 장애인 분들이 길찾기를 어떻게 해서 길을 더 수월하게 다닐 수 있는지 고찰해보았다.
----	---

기타	우선, 공공장소 내 장애인 길안내 ‘보호소’를 만들고 마련한 필요가 있다고 생각한다. 요새 장애인분들의 실종이나 장애아동의 미아 문제가 SNS에 가끔 드러나는데, 이때 우리집 자전거처럼 비유해서 길을 잃어버리거나 길을 못 찾을 때 보호소를 오면 담당 복지사 분이 보호자에게 연락하거나 어디로 가야하는지 알려주는 방법으로 보호소가 있으면 좀 더 장애인 보호자가 안심하고 다닐 수 있게 하고 장애인분들도 길안내를 통해 길을 잃어버리지 않고 길을 찾을 수 있다고 생각한다. 두 번째로 장애인 분들을 위한 지도 및 길찾기 어플, 프로그램이 개발되어야 한다고 생각한다. 위의 예시를 보완하여 시각장애인분들께는 음성기능을 강화시켜, ‘어디에 출발해서 어디 목적지에 몇시에 도착예정이고 이 건물은 바로OOO입니다.’ ‘이 건물 앞에는 무슨 표지판이 있고 어떤 단속카메라가 과속 단속중입니다.’ 그리고 앞에 과속방지턱이 있으면 알람으로 크게 울리는 기능을 강화시켜서 어플 및 프로그램을 개발할 필요성이 있다. 청각장애인분들의 경우 ‘전방에 몇 m 단속 구간입니다’, ‘전방에 과속방지턱이 있습니다’ 등 음성기능을 자막 기능으로 변환하여 자막으로 알려주는 방안이 개발되어야 한다고 생각한다. 물론 이 기능들은 발달장애가 있으신 분들도 유용한 기능이라고 생각한다. ‘공공장소 내 보호소마련’, ‘장애를 가진 분들에게 맞춘 지도 및 길안내 어플과 프로그램 개발’은 모두 예산적인 문제가 있다. 하지만 나는 금전적인 문제보다 우선적으로 안전이 더 중요하다고 생각한다. 장애인분들이 보호소를 이용해서 가족들에게 안심하고 돌려보낼 수 있고, 더 이상 실종문제가 많이 발생하지 않도록 할 수 있다. 또한 어플 및 프로그램 개발을 통해 장애인 분들도 일반인(비장애인)분들처럼 길을 다닐 수 있고 길찾기를 할 수 있도록 해야 할 필요성이 있다.
----	--