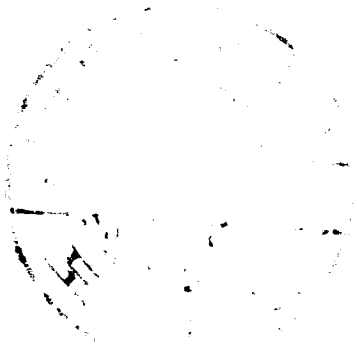
THE KOREA TRANSPORT INSTITUTE

공청회

『교통약자의 이동편의 증진법(안)』 제정공청회

■ 일시 : 2004년 4월 20일(화) 14:00~17:00
■ 장소 : 건설회관 2층 중회의실
■ 주최 : 교통개발연구원
■ 후원 : 건설교통부



KOTI 교통개발연구원
604800

KOTI 교통개발연구원
THE KOREA TRANSPORT INSTITUTE

•행•사•안•내•

<행사일정>

일시 : 2004년 4월 20일(화) 14:00~17:00
장소 : 건설회관 2층 중회의실
주최 : 교통개발연구원
후원 : 건설교통부

<등록 및 개회>

13:30 ▶ 14:00 **참가자 등록**
14:00 ▶ 14:15 **개 회 사** 이부식(교통개발연구원 원장)
축 사 강동석(건설교통부장관)
격 려 사 김용익(대통령자문 고령화 및 미래사회위원회 위원장)

<주제발표>

14:15 ▶ 15:00 **주제발표** **주제 1 : 교통약자의 이동편의 증진방안**
(교통개발연구원 설재훈/신연식 박사)
주제 2 : 교통약자의 이동편의 증진법(안)
(건설교통부 김한영 육상교통기획과장)
15:00 ▶ 15:20 **중간휴식**

<종합토론 및 폐회>

15:20 ▶ 17:00 **지정토론** **사 회** • 강병근(건국대 건축학과 교수)
토 론 • 금기정(명지대 교통공학과 교수)
(가나다순) • 김정렬(장애우권익문제연구소 소장)
• 김형욱(청와대 참여혁신수석실 비서관)
• 배용호(장애인편의시설촉진시민연대 연구실장)
• 배종성(보건복지부 재활지원과장)
• 이민종(법무법인 해마루 변호사)
• 이원탁(국회 건설교통위원회 전문위원)
• 하미경(연세대 주거환경학과 교수)
• 홍광식(대한노인회 사업국장)

주제발표 1

交通弱者의 移動便宜 增進方案

Ⅰ. 교통약자의 정의

Ⅱ. 교통약자에 대한 이동편의 대책의 발전

Ⅲ. 외국의 교통약자 이동편의 증진대책

Ⅳ. 교통약자의 이동편의 증진방안의 과제와 방향

Ⅴ. 교통약자의 이동편의 수준에 대한 설문조사

설재훈 · 신연식 / 교통개발연구원

Ⅰ. 交通弱者의 定義

1. 交通弱者 및 移動制約者의 用語 定義

○ 일반적으로 "교통약자"라 함은 영어의 "the transportation vulnerable"에 해당하는 용어로서, 자동차에 비해 약자인 보행자 및 자전거이용자, 일반인에 비해 약자인 장애인, 젊고 건강한 사람에 비해 약자인 고령자·부녀자·어린이 등이 이에 속한다고 할 수 있다.

○ 이러한 교통약자의 개념을 좀더 넓은 의미로 해석한 것이 "the transportation poor"의 개념으로 신체적, 제도적, 혹은 사회적 이유에 의해 이동에 제약을 받는 사람들, 즉 고령자, 신체장애인, 유아, 저소득자, 소외지역 주민 등까지도 포함하는 포괄적 의미의 용어이다.

○ 또한, "이동제약자"라 함은 영어의 "the mobility handicapped" 의 개념으로서, 도보를 포함해 교통수단을 이용하여 이동할 때, 신체적 이유에 의해 이동을 제약 당하는 사람들로서, 고령자·장애인단에 한정하지 않고, 일시적 장애인, 임산부, 아기를 업고 있는 사람, 무거운 짐을 가지고 있는 사람 등을 포함한 개념이다.

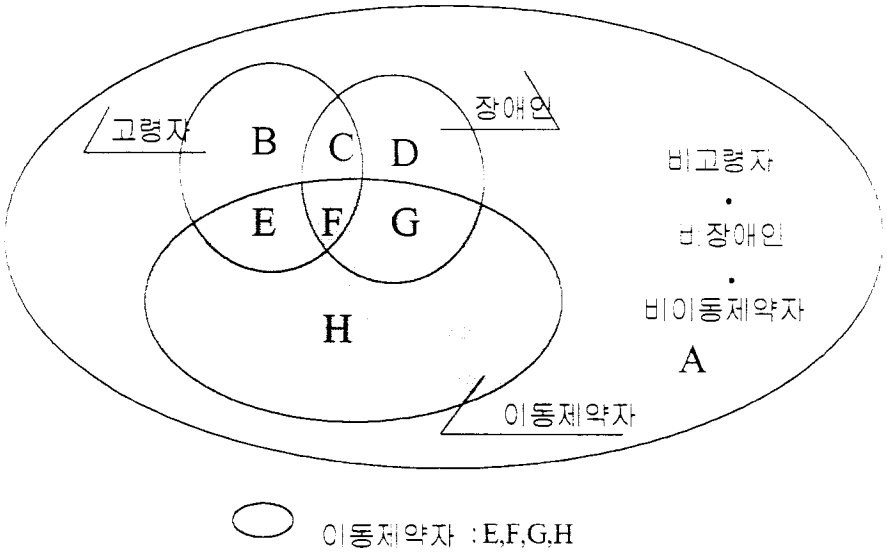
○ 따라서 "교통약자"라고 하는 개념은 다음과 같이 협의의 개념과 광의의 개념으로 정의할 수 있다.

- 협의의 "교통약자" : 교통수단을 이용하여 이동할 때 신체적 이유로 인하여 여러 가지 이동상의 제약을 당하는 사람들을 말하며, "이동제약자(The mobility handicapped)"와 같은 의미임(장애인, 고령자, 임산부, 어린이, 유아를 대동한 사람 등)
- 광의의 "교통약자" : 협의의 개념인 신체적 교통약자 외에, 경제적, 혹은 사회적 이유에 의해 이동에 제약을 받는 사람들(The transportation poor)로서 저소득자, 낙후된 소외지역 주민 등까지도 포함하는 포괄적 의미의 개념임

→ 이것은 신체적 교통약자, 경제적 교통약자, 사회적 교통약자를 모두 포함하는 개념으로서, 향후 21C의 복지교통 서비스의 관심 대상이 되는 사람들이라고 할 수 있음.

2. 交通弱者의 人口比率

○ 일반적으로 복지행정에서 고령자 및 장애인이라고 정의하는 사회계층과, 교통상의 편의대책을 필요로 하는 이동제약자, 그리고 정상인과의 중복관계를 도식화한 것이 <그림 1>이며, 여기서 E, F, G, H 영역이 교통약자 또는 이동제약자 그룹에 해당한다고 말할 수 있다.



<그림 1> 교통약자(이동제약자)의 개념도

○ 일본의 경우 E, F, G, H 영역에 해당하는 사람들의 구성비를 조사·분석한 사례에 의하면, 이동제약자는 전체 인구의 약 25%에 달하고 있는 것으로 나타났으며, 특히 이동제약자는 65세 미만의 비장애인중에 많이 존재하고, 이들 층이 전체의 16.7%를 차지하고 있는 것으로 나타났다.

○ 이 중 고령자와 장애인으로서 이동제약자에 해당하는 사람은 전체시민의 약 8%로서, 이들에 대해서는 특별한 교통대책이 필요하다고 할 수 있다.

<표 1> 교통약자(이동제약자)의 구성비(일본)

분류	이동제약자 · 비이동제약자	고령자 · 비고령자	장애인 · 비장애인	구성비(%)
A	비이동제약자	비고령자	비장애인	67.3
B	비이동제약자	고 령 자	비장애인	6.8
C	비이동제약자	고 령 자	장애인	0.2
D	비이동제약자	비고령자	장애인	0.7
E	이동제약자	고 령 자	비장애인	5.7
F	이동제약자	고 령 자	장애인	0.9
G	이동제약자	비고령자	장애인	1.7
H	이동제약자	비고령자	비장애인	16.7
합계				100.0

○ 한편, 우리 나라의 경우는 이와 같은 교통약자 또는 이동제약자에 대한 상세한 분석결과가 아직은 없지만, 대략적으로 2003년말 현재 전체 인구의 약 25.6%에 해당하는 약 1,215만명이 장애인, 고령자, 임산부, 어린이, 영·유아를 동반한 사람 등으로서 교통약자 그룹에 해당하는 것으로 나타나고 있다.

○ 또한, 이와 같은 신체적 교통약자 외에, 경제적 어려움으로 충분한 교통 서비스를 제공받지 못하는 사람들과, 낙후된 소외지역 주민들로서 교통 서비스를 충분히 제공받지 못하는 사람들을 포함하는 경우 교통약자의 대상인구는 훨씬 더 늘어날 것으로 추정된다.

○ 특히, 우리 나라는 2000년에 65세 이상 인구가 전체 인구의 7%를 넘는 고령화 사회(Aging society)로 진입한 이후, 2019년경에는 65세 이상 인구가 전체 인구의 14%를 넘는 고령사회(Aged society)로 진입

할 것으로 예상되어, 현재도 노인이 교통약자의 다수를 차지하고 있지만 앞으로는 노인들이 더욱 교통약자의 대다수를 차지하게 될 것으로 전망되어 이에 대한 대책이 필요한 시점이다.

※ UN이 정한 고령화 사회 진입 기준

- 고령화사회(Aging society) : 65세 이상 노인이 전체 인구의 7% 이상인 사회
- 고령사회(Aged society) : 65세 이상 노인이 전체 인구의 14% 이상인 사회
- 초고령사회(Super-aged society) : 65세 이상 노인이 전체 인구의 20% 이상인 사회

○ 한편, 이와 같은 내국인외에 2003년말 현재 우리 나라에는 약 10만명의 외국인이 언어 및 정보면에서 교통약자의 입장에서 생활하고 있는 것으로 집계되고 있다.

<표 2> 우리 나라의 교통약자 인구비율(2003년말 기준)

구 분	소 계	장애인	고령자	임산부	어린이(5-9세)	영·유아를 동반한 자
인 구	1,215만명	150만명	397만명	72만명	344만명	252만명
총인구대비	25.6%	3.2%	8.4%	1.5%	7.2%	5.3%

자료: 보건복지부 장애인통계, 통계청 인구통계 등에 의함.

Ⅱ. 交通弱者에 대한 移動便宜 對策의 發展

1. 法制度의 發展

○ 우리 나라에서 장애인의 이동편의에 관한 법률조항이 처음으로 도입된 것은 1981년에 제정된 「심신장애자복지법」으로서, 동법 제13조는 "도로·공원·공공건물·교통시설·통신시설·기타 공중이 이용하는 시설을 설치하는 자는 심신장애자가 이를 편리하게 이용할 수 있는 시설이나 설비를 갖추도록 노력하여야 한다"라고 규정하였다.

- 그러나 동법에는 편의시설이나 이동권에 대한 자세한 지침이나 규칙이 없어서 단지 선언적인 내용에 불과하였다.

○ 그 후, 1989년 12월에 이르러 종전의 「심신장애자복지법」이 「장애인복지법」으로 전면 개정되면서, 국가 및 지방자치단체가 장애인의 편의시설에 대한 대책을 강구하도록 규정하였고, 편의시설이나 설비의 기준에 관하여 대통령령으로 정할 수 있도록 하였으며, 편의시설의 설치에 응하지 않는 자에 대해 벌금을 부과할 수 있는 근거조항을 마련하였다.

○ 그 후, 1994년 12월에 장애인 편의시설에 대한 세부지침인 「장애인 편의시설 및 설비의 설치기준에 관한 규칙」이 제정되었으며, 동 규칙에서 도로, 공원, 공공건물, 교통시설, 공동주택 등 편의시설 설치 대상을 정하고, 각 대상마다 필요한 편의시설의 종류와 기준을 명시하였다.

○ 그 후, 1997년 3월에 이르러 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률」(일명, 편의증진법)을 제정하고 1998년 4월부터 시행하였으며, 이 때부터 편의증진의 대상이 과거의 장애인에서 고령자와 임산부 등으로 확대되었고 이들의 접근권이 법적권리로 보장받게 되는 계기가 되었다.

○ 이와 같은 편의증진법의 제정으로 우리 나라는 확실한 법적 근거하에 각종 교통시설 및 교통수단에 있어서의 무장애화(Barrier-free) 사업을 의무적으로 추진할 수 있게 되었다.

2. 便宜施設 設置 規程

○ 우리 나라의 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률」에서 장애인·노인·임산부 등을 위해 규정하고 있는 편의시설 설치대상 사업은 다음과 같다.

- 도로
- 공원
- 공공건물·공중이용시설
- 공동주택
- 교통수단
- 통신시설

○ 이 중에서 이동편의 문제와 직접 관련된 도로, 공공건물·공중이용시설, 교통수단 등에 관해 규정하고 있는 편의시설의 주요내용은 다음과 같다.

① 도로

- 보도상의 점자블록 설치(권고사항)
- 횡단보도에 연접한 보도와 횡단안전지대에 점자블록설치(의무사항)
- 보도와 차도의 경계구간은 턱 낮추기를 하거나 연석경사로를 설치(의무사항)
- 도로에 연접 또는 부설하는 주차장에는 장애인전용 주차구역을 구분 설치(의무사항)

② 층수가 2층 이상인 교통시설(터미널 · 역사)

- 장애인용 승강기, 장애인용 에스컬레이터, 휠체어리프트 또는 경사로를 1대 또는 1곳 이상 설치(의무사항)

③ 교통수단

- 장애인 등이 이용가능한 버스
  · 자동 안내방송장치 설치(의무사항)
  · 승강구 제1단의 높이는 가급적 낮추고 휠체어 사용자가 휠체어를 탄 채 승차할 수 있는 승강설비 설치(권고사항)
  · 장애인 등을 위한 좌석 지정(의무사항)
  · 전자문자 안내판 설치(권고사항)

- 장애인 등이 이용가능한 철도차량
  · 휠체어 사용자가 휠체어를 탄 채 승차할 수 있는 승강설비 설치(의무사항)
  · 휠체어를 고정시킬 수 있는 승차공간 확보(의무사항)
  · 자동 안내방송장치, 전자문자 안내판설치(의무사항)

- 장애인 등이 이용가능한 도시철도차량
  · 장애인 등을 위한 좌석 지정(의무사항)
  · 자동 안내방송장치, 전자문자 안내판 설치(의무사항)

○ 한편, 동법 시행 이전에 설치된 대상사업에 대한 경과조치는 다음과 같다.

- 여객자동차터미널, 공항터미널, 선박터미널은 법 시행 후 2년 이내
- 철도역사, 도시철도역사는 법 시행 후 7년 이내

○ 또한, 「장애인 · 노인 · 임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률」에서는 시설주관기관(시 · 도지사, 시장 · 군수 · 구청장)은 편의시설 설치계획을 5년마다 수립하도록 하였고, 보건복지부장관은 제출된 계획 등을 종합하여 편의시설에 관한 국가종합계획을 수립하도록 되어 있다.

3. 經濟的 支援制度

○ 우리 나라에 있어 교통약자를 위한 경제적 지원대책은 크게 고령자 및 장애인의 대중교통운임 보조정책과 장애인의 교통수단 구입시 지원정책으로 구분된다.

○ 고령자 및 장애인에 대한 운임보조정책은 고령자는 단 65세 이상을 대상으로 지하철 요금 면제, 철도요금 50% 할인(통일호) 등의 지원을 하고 있고, 장애인에 대하여는 1~6급 장애인 및 보조자에 대하여 지하철 요금 면제, 철도요금 50% 할인 등의 지원을 하고 있다.

〈표 3〉 고령자 및 장애인에 대한 운임보조정책

구 분	고령자	장애인
자격대상	단 65세 이상 경로우대증 소지자	등록장애인(1~6급) 및 1~3급 장애인의 경우 보조자 1인까지
철 도	· 통일호와 비둘기호의 경우, 운임의 50% 할인 · 무궁화호 운임의 30% 할인	전 차량에 대해 운임의 50% 할인
지하철·도시철도	전액 면제	전액 면제
버 스	교통수당지급신청인에 한해 시내버스 승차권 12매 이상의 금액	해당 없음

○ 한편, 장애인에 대하여는 승용차 구입시 특소세 면제, LPG 사용 허용, 고속도로 통행료 50% 할인 등의 지원정책을 제공하고 있다.

〈표 4〉 장애인의 교통수단 구입시 지원정책

주관부서	지원내용
정 부	· 승용자동차에 대한 특별소비세(공장도 가격의 10%), 교육세(특소세의 30%)면제 · 승용차에 LPG연료사용 허용 · 차량구입 시 도시철도채권 구입면제 · 장애인자동차 표지발급
지 자 체	· 장애인용 차량에 대한 등록세 · 취득세 · 자동차세 · 면허세 면제 · 차량구입 시 지역개발공채 구입면제
공공 및 민간기업	· 고속도로통행료 50% 할인

4. 서울市 事例 (障碍人便宜施設 擴充 · 整備 5個年 綜合計劃)

○ 서울시가 「장애인 · 노인 · 임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률」에 의거하여 수립한 "장애인편의시설 확충 · 정비 5개년 종합계획"의 내용 중, 장애인 교통서비스 증진방안에 관한 내용을 살펴보면 다음과 같다.

가. 장애인 · 노약자 무료셔틀버스 운행

○ 일반 노선버스는 민간업체에 의해 운영되어 장애인 등이 이용하기 어려우므로, 서울시는 5개 자치구에서 운행하고 있는 무료셔틀버스를 권역별로 네트워크를 구축하여 시 전역으로 확대 운행하는 계획을 수립하였다.

- 시 전체를 4개 권역(강북 1 · 2권역, 강남 1 · 2권역)으로 구분하여 권역별 네트워크 구축 운행
  · 장애인이 가장 많이 거주하는 강북 1권역을 우선적으로 시범실시 후, 문제점을 보완하여 시 전역에 확대운영

- 사업기간 : 2000년~2003년(4개년)
- 이용대상 : 장애인, 노인, 임산부 등 이동에 장애를 가진 자
- 배차간격 : 2시간 이내(운행속도 13~15㎞/h)
- 권역별 자치구협의체 구성(부구청장으로 구성) 운영
- 차량구매 및 유지관리 : 자치구
- 운전자 및 보조자 동승 : 자치구 기존인력 활용
- 지원 : 차량구입비, 버스정류장 표지판 설치비, 운영비(시 50%, 구 50%) 지원

〈표 5〉 무료셔틀버스 연차별 추진계획 및 소요예산(서울시)

구 분	연차별 추진계획					
	계	2000	2001	2002	2003	2004
셔틀버스 운행권역수	4	1	2	4	4	4
사업비(백만원)	12,483	1,187	1,897	4,353	2,523	2,523

나. 장애인심부름센터의 장애인수송 서비스 확대운영

○ 장애로 인한 일상생활 및 교통이용상의 각종 불편을 해결해 줌으로써 장애인의 사회활동 기회를 확대하기 위하여 장애인심부름센터의 장애인수송 서비스를 확대 운영하는 계획안을 수립하였다.

- 시 전체를 4개 권역(북부, 중부, 강서, 강남권)으로 나눠 운영
- 이용대상을 시각장애인에서 중증장애인으로 확대운영
- 운영주체 : 서울특별시 맹인복지연합회
- 사업내용 : 차량운행을 통하여 민원업무 대행, 직장 출퇴근, 장보기, 외출, 병원이용 등을 위한 수송서비스 제공
- 운행차량 : 10대(봉고 2대, 승용차 8대)
- 종 사 자 : 24명(간사 1, 사무원 1, 배차원 2, 운전기사 20)
- 운영방법

· 관련 전문업체 사업위탁(시각장애인용차량은 맹인복지연합회, 지체장애인용 차량은 지체장자애인연합회 서울지회에 위탁)
· 무료셔틀버스와 연계운영
· 차량 : 리프트가 장착된 중형 및 소형(권역별 10대)
· 차량에 무전기를 설치하여 콜기능 부여

〈표 6〉 장애인심부름센터의 연차별 추진계획 및 소요예산(서울시)

구 분	연차별 추진계획					
	계	2000	2001	2002	2003	2004
셔틀버스 운행권역수	4	2	3	4	4	4
사업비(백만원)	5,867	598	958	1,437	1,437	1,437

다. 복지택시 운행

○ 장애인들의 계단 등 수직이동에 따른 교통이용불편 개선 및 택시 서비스의 유형을 다양화하여 편의를 도모하기 위하여 복지택시의 운행계획안을 수립하였다.

○ 사업 내용

- 운행대수 : 400대 규모
- 면허방법 : 기존 택시면허대수 내에서 사업전환 신청(신규면허 불허)
- 차종 : 10인승 이하의 승용자동차로 한정하되, 휠체어 탑승 가능토록 개조(일반석 5석, 휠체어 1석)
  · 자동차관리법 시행규칙 개정(1999년 2월)으로 10인승 이하 자동차가 승용자동차로 분류됨에 따라 2001년 1월부터 택시로 면허가능
- 영업방식 : 콜영업을 원칙으로 하되 배회순항식 영업도 가능
- 요금 : 현행 택시요금체계 적용
- 복지택시도입 활성화를 위한 지원
  · 차량개조비용의 50% 보조, 50% 융자지원
  · 복지택시차량취득세 감면 추진
- 사업비 : 28억원(2001년)

Ⅲ. 外國의 交通弱者 移動便宜 增進對策

1. 日本

가. 法制度

○ 일본은 2000년에 「고령자, 신체장애인 등의 대중교통수단을 이용한 이동원활화 촉진에 관한 법률」(일명, 교통 Barrier-Free법)을 제정하여, 철도역 등의 여객시설을 중심으로 무장애화를 추진하고 있다.

○ 일본의 교통 Barrier-Free법은 운수성, 건설성, 경찰청, 자치성이 상호 연계되어 있기 때문에 여객시설을 중심으로 한 역전광장, 주변도로 및 차량 등에 관한 무장애 대책을 구체화하는데 크게 기여하고 있다.

(1) 기본방침

○ 정부는 대중교통수단을 이용하는 고령자, 신체장애인 등의 이동의 편리성 및 안전성 향상을 종합적이고 계획적으로 추진하기 위해 기본방침을 책정

(2) 대중교통사업자가 강구해야 할 조치

○ 대중교통사업자에 대해, 철도역 등의 여객시설의 신설·대규모 개량, 차량의 신규도입시, 이 법률에 근거하여 정해지는 무장애 기준에 맞출 것을 의무화

(3) 중점 정비지구에서 무장애화의 중점적·일체적 추진

① 시정촌(市町村)이 기본방침에 따라 일정규모의 여객시설을 중심으로 한 지구에서 여객시설, 도로 등의 무장애화를 중점적·일체적으로 추진하기 위해, 기본구상을 작성하여 공표.

(기본구상의 내용)

- 목표시기
- 중점적으로 정비해야 할 지구(철도역 및 보행권 내에 있는 복지시설, 병원, 관공서 등을 포함한 지역)
- 고령자, 신체장애인 등의 이동경로에 관련된 무장애화를 위한 사업의 개요 등

② 대중교통사업자, 도로관리자 및 도도부현(都道府縣) 공안위원회가 기본구상에 따라 각기 구체적으로 사업계획을 작성하고 무장애화를 위한 사업(특정사업)을 실시

- 도로관리자가 행하는 특정사업
  · 보도의 확폭, 단차해소, 안내표지설치, 노면의 개량 등
  · 도로구조에 관한 기준에 따른 사업 실시

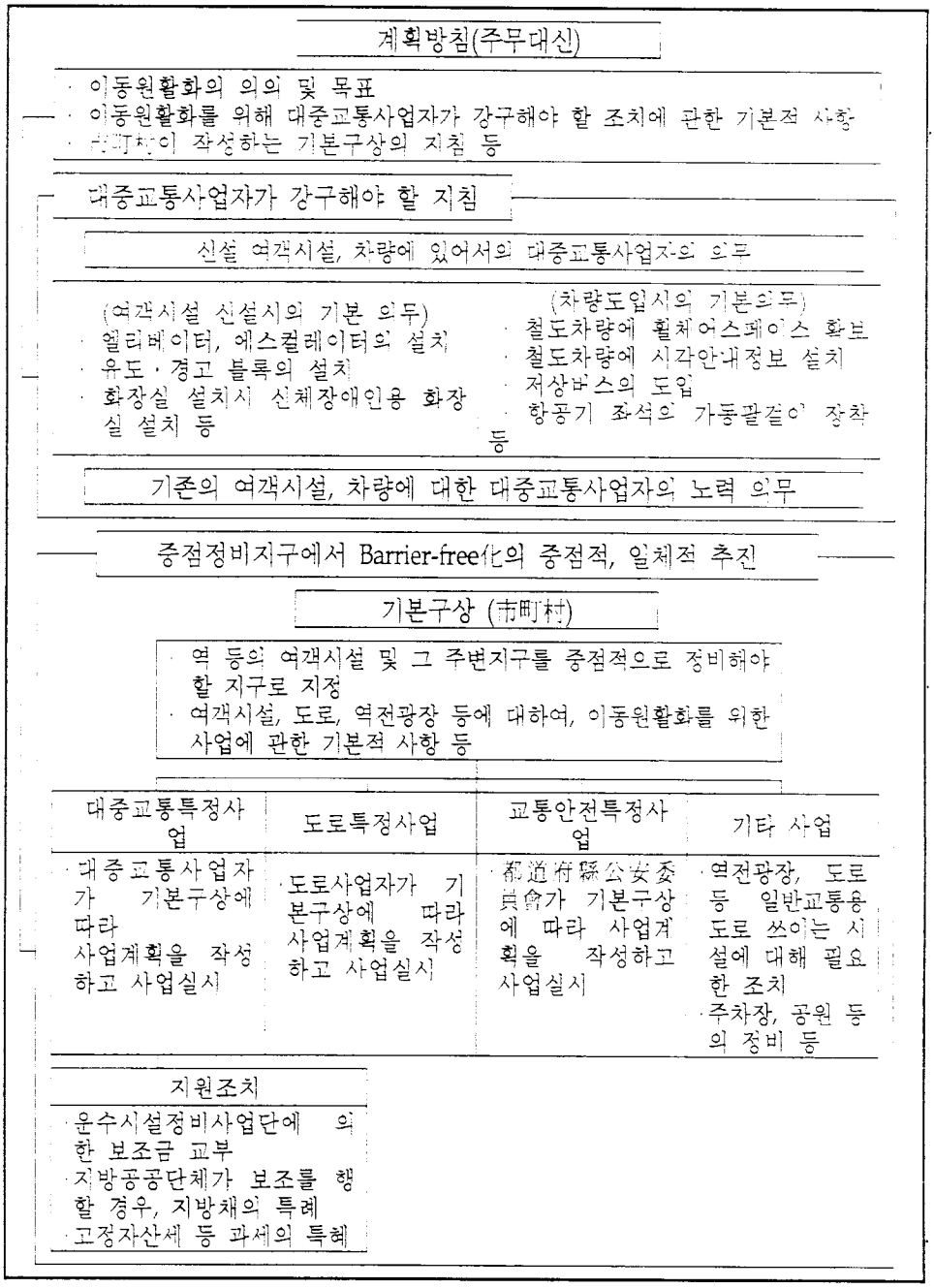
- 기타 특정사업
  · 대중교통사업자 : 엘리베이터, 에스컬레이터 등의 설치, 저상버스의 도입 등
  · 도도부현 공안위원회 : 시각장애인용 신호등 설치, 방치 자전거 등의 위법주차행위 단속 등

③ 지방공공단체 등은 역전광장, 통로, 주차장, 공원 등에 대해 기본구상에 따라 무장애화를 실시

④ 토지구획정리사업에서 여객시설 등의 용지를 보류지로 확보하기 위한 특례제도 마련

(4) 시행기일

○ 6개월 이내로, 법령에서 정하는 날로부터 시행 (철도차량, 선박, 항공기에 있어서의 무장애 기준에 맞추는 의무화는 2년 이내로 법령에서 정하는 날부터 시행)



<그림 2> 일본의 「고령자, 신체장애인 등의 대중교통수단을 이용한 이동원활화 촉진에 관한 법률」의 기본틀

나. 法律의 目標

○ 이 법률의 목표는 고령자·신체장애인 등의 대중교통수단을 이용한 이동의 편리성과 안전성 향상을 촉진시키기 위해 무장애화(Barrier-free)를 법제화한 것으로 법률의 특징은 다음의 2가지로 요약할 수 있다.

- 철도역 등의 여객시설 터미널과 차량에 대해 공공교통사업자가 무장애화를 추진한다.
- 철도역 등의 여객시설을 중심으로 한 일정지구에 있어, 지자체가 작성하는 기본구상에 따라 여객시설, 주변도로, 역전광장 등의 무장애화를 중점적·일체적으로 추진한다(지자체가 기본구상을 작성하는 중점정비지구의 개념)

○ 이렇듯 교통 Barrier-Free법은 기본구상을 지자체가 작성하고, 시민·당사자를 계획과정에 참여시켜 정비를 추진해 나가는 방식을 취하고 있다.

○ 일본의 교통 Barrier-Free법이 추진하는 목표와 대상에 대하여 간략히 살펴보면 다음과 같다.

(1) 여객시설

○ 정비대상이 되는 여객시설은 철도역, 버스터미널, 여객선터미널, 항공여객터미널이다. 대상시설로는 1일 5,000명 이상의 이용자가 있는 터미널로 2010년까지 무장애화를 실시하는 것을 목표로 하고 있다.

- 단차의 해소
- 시각장애인 유도블록의 정비
- 신체장애인용 화장실 설비 등

(2) 차량 등

○ 차량 등에 있어서도 2010년까지가 목표년도이며 다음의 표에서와 같이 단계적으로 정비해 나갈 예정이다.

<표 7> 차량의 무장애화 목표

차량종류	차량 총수	무장애화 목표치
철도차량 등	약 51,000	약 15,000 (약 30%)
승합버스 차 량	약 60,000	원칙적으로 2010~2015년 사이에 저상화된 차량으로 대체(이중, 20~25%에 해당하는 12,000~15,000대는 초저상버스(Non-step Bus)로 대체)
여 객 선	약 1,100	약 550 (약 50%)
항 공 기	약 420	약 180 (약 40%)

(3) 일반 교통용 시설

○ 중점정비지구의 중요한 특정경로를 구성하는 도로, 역전광장, 통로 등에 대해 원칙적으로 2010년까지 무장애화를 실시한다.

(4) 신호기 등

○ 2010년까지 음향신호기, 고령자 감응신호기 등의 신호기 설치, 보행자용 도로임을 표시하는 도로표지의 설치, 횡단보도임을 알리는 도로표시 설치 등의 무장애화를 실시한다.

(5) 기타 일반 공공용 시설

○ 중점정비지구내의 특정여객시설 혹은 주요 특정경로를 구성하는 일반 교통용 시설과 일체로 사용되는 주차장, 공원 등의 공공용 시설을 대상으로 하며, 기본구상에 포함된 것은 상기의 시설들과 병행하여 무장애화를 실시한다.

다. 移動圓滑化의 基準

교통Barrier-Free법에 의거하여 다음과 같은 이동원활화 기준이 마련되어 있다.

○ 「이동원활화를 위해 필요한 여객시설 및 차량 등의 구조 및 설비에 관한 기준」(2000년 11월 1일 운수성·건설성령 제10호)

→ 여객시설(철도역, 버스터미널, 여객선터미널, 항공여객터미널)과 차량 등(철도차량, 궤도차량, 자동차, 선박, 항공기) 및 공통사항으로 경로, 통로, 안내설비, 화장실에 관한 기준이 규정되어 있다.

○ 「중점정비지구에 있어 이동원활화를 위해 필요한 도로구조에 관한 기준」(2000년 11월 15일 건설성 고시 제40호)

→ 중점정비지구내의 도로에 대해서는 보도, 입체횡단시설, 버스정류소, 노면전차정류장, 자동차주차장 등에 관한 구조기준이 규정되어 있다.

라. 重點整備地區의 設定

○ 교통 무장애화를 실현하기 위하여는 정비대상인 전국의 모든 여객시설, 도로, 신호기 등을 무장애화해야만 한다. 그러나 이동원활화의 목표에서 정해진 10년간에 이들의 정비를 추진하기 위해서는 정부 및 지방공공단체의 재정, 공공교통사업자 등의 투자여력에 한계가 있기 때문에 효율적으로 사업을 실시해 나갈 필요가 있다.

○ 이를 위해 고령자·신체장애인 등의 이용이 비교적 많은 지구에서 여객시설, 일반교통용 시설(도로, 역전광장, 통로 등), 공공용 시설(주차장, 공원 등)에 대해 각 사업자가 연대하여 중점적이면서 일체적으로 면적(面的)인 무장애화를 조기에 달성하려고 하는 개념이 중점정비지구이다.

○ 이를 적용하는 지구로는 1일 이용자수 및 고령자·신체장애인 등의 이용이 많은 여객시설(특정여객시설)을 선정하고, 이들과 관공서 시설, 복지시설 등을 연결하는 주요한 보행경로(특정경로)를 포함하여 대략 500m~1km의 도보권역을 중점정비지구로 설정하고 있다.

○ 지자체의 책임하에 작성되는 기본구상에는,

- 공공교통사업자, 도로관리자, 경찰 등의 협력의 의무
- 다양한 계층의 사람들의 의견반영
- 책정시기는 각 지자체가 결정
- 특정여객시설의 선정과 공표
- 기존의 관련계획을 가능한 한 수용한 기본구상화

등을 포함하고 있다.

마. 經濟的 支援制度

○ 교통약자에 대한 경제적 지원대책은 이용자와 교통사업자에 대한 대책으로 구분되어 있으나, 대부분이 이용자에 대한 운임할인제도로 1950년대부터 도입되었고 그 종류 역시 다양하다. 이에 반해 교통사업자에 대한 지원대책은 수년 전부터 제도화되기 시작했다.

(1) 이용자에 대한 경제적 지원대책

○ 초기단계의 고령자·장애인의 모빌리티 지원대책은, 이용자에 대한 경제적 보조를 실시하는 것이었다. 이는 주로 대중교통, 자가용 승용차, 도보를 대상으로 하고 있다.

<표 8> 이용자에 대한 경제적 지원대책

수 단	연 도	제 도 내 용
대중교통	1950	· 신체장애인 운임할인(旧국철)
	1951	· 심신장애인에 대한 지하철, 버스의 운임할인제도(横浜市)
	1966	· 심신장애인에 대한 특별승차권의 교부(横浜市)
	1973	· 노인pass; 도영전철·지하철, 도영버스(東京都)
	1974	· 경로특별승차증(横浜市)
		· 노인pass; 민영버스에도 확대(東京都)
	1975	· 복지택시제도(市川市)
	1983	· 중도장애인 택시조성제도(横浜市)
	1984	· 민영버스회수권의 교부(横浜市)
	1989	· 金澤 sea-side line 복지특별승차권의 교부(横浜市)
자 동 차	1975	· 신체장애인 훈련용자동차 설치 사업(横浜市)
		· 중도신체장애인 자동차개조 조성사업(厚生省)
	1979	· 신체장애인 유료도로 통행요금할인제도(建設省)
	1980	· 신체장애인 자동차운전훈련 조성사업(厚生省)
	1981	· 심신장애인유류비 등의 조성(町田市)
	1982	· 고령운전자의 실버마크(秋田市)
대 여 등	1950	· 보장구(補裝具)의 교부 및 수리사업
	1973	· 맹도견 대여
	1978	· 전동차 의자를 보장구로(厚生省)
보행지원	1981	· 뇌성마비 등의 도우미(Guide-helper)(厚生省)
		· 초음파안경(Sonic-guide)사용훈련사업(横浜市)
	1991	· 가이드자원봉사사업(横浜市)
		· 도우미파견사업(横浜市)

① 대중교통

○ 일본에서 대중교통에 대한 경제적 지원책으로 정착된 것은 다음의 3가지로 구분할 수 있다.

○ 첫째는, 1950년대부터 旧국철에서 시작한 「신체장애인 운임할인제도」이다. 이후 민간철도회사에서도 운임할인제도를 실시하고 있다. 또한 1987년 국철의 민영화에 따라 「국유철도운임법」이 폐지되었기 때문

에 현재는 과거의 경위를 근거로 JR 각 회사의 자주적 판단에 따라 할인을 실시하고 있다. 1990년에는 적용대상이 내부장애인(심장, 신장 등 내장기능의 장애를 가진 사람)에게 까지 확대되었다. 또한 1991년부터는 정신박약자에 대해서도 같은 할인조치가 이루어지고 있다.

○ 둘째는, 1970년대 전반의 70세 이상의 고령자에 대한 「Silver-pass」제도이다.

○ 셋째는, 1970년대 중반부터 도입된 「복지택시제도」(택시기본요금상당의 쿠폰을 연간 40~50매 지급)이다. 이 제도는 이미 전국적으로 약 300개 정도의 지자체에서 실시되고 있다.

<표 9> 철도에 있어서의 장애인 할인제도

종별	승차권	할인율
제1종 신체장애인	보통승차권	· 단독 승차의 경우 (JR) 편도100㎞를 넘는 구간 50% (민철) 자회사선의 일정거리 이상 50% JR과의 연결로 101㎞ 이상 50% · 보호자 동반의 경우(JR, 민철) 50% (보호자 포함)
	정기승차권	· 보호자 동반의 경우(JR, 민철) 50% (보호자 포함)
	회수승차권	· 보호자 동반의 경우(JR, 민철) 50% (보호자 포함)
	보통급행권	· 보호자 동반의 경우(JR) 50% (보호자 포함)
제2종 신체장애인	보통승차권	· 단독 승차의 경우 (JR) 편도100㎞를 넘는 구간 50% (민철) 자회사선의 일정거리 이상 50% JR과의 연결로 101㎞ 이상 50%
	정기승차권	· 보호자 동반의 경우(12세 미만에 한함) (JR, 민철) 50% (보호자만)

② 자가용승용차

○ 자가용승용차에 대한 보조제도로는 1970년대 중반부터 시작된 자동차운전훈련, 자동차의 입수를 용이하게 하기 위한 세제감면조치, 이

용가능한 차량으로 개조하기 위한 보조, 그리고 실제 운행시의 비용 부담을 덜어주기 위한 대책으로 연료비용 보조와 유료도로 이용요금의 할인 등이 행해지고 있다.

③ 휠체어 대여 및 외출시 도우미(Guide helper) 지원

○ 보행 또는 대중교통 이용시 보장구(補裝具) 등의 대여, 외출시의 도우미 확보 등의 지원이 이루어지고 있다.

(2) 交通事業者에 대한 支援對策

○ 고령자·장애인에 대한 교통대책이 생각보다 쉽지 않은 원인은, 이미 설치된 철도역사, 버스터미널, 공항터미널 등이 처음부터 고령자·장애인의 이용을 고려하지 않고 건설되었기 때문이다. 특히 철도역사는 수천 개소에 이르는 역사 수와 더불어 일상적인 이용교통수단으로서의 이용빈도가 높기 때문에 철도역 개선대책의 중요성은 크다고 할 수 있다.

○ 고령자·장애인대책으로는 지체부자유자에게는 계단의 손잡이, 화장실, 벤치, 엘리베이터 등이, 시각장애인에게는 유도·경고블록 등의 대책이 중요하다. 철도역사의 수직이동시설(특히 엘리베이터)의 정비는 가장 진척되기 힘든 것 중의 하나이다. 엘리베이터 등의 정비는 역사의 골격기반과 관련되고 설치공간의 확보가 힘든 공간적 제약, 막대한 경비를 필요로 하기 때문에 재원조달의 측면에서도 정비가 쉽지 않은 등 앞으로도 제약조건이 가장 큰 시설정비이다.

○ 철도역사에 있어 엘리베이터 등 수직이동시설 정비의 보조사업은 2가지 형태가 있다.

- 첫째는, 철도역사의 수직이동시설 자체를 보조대상으로 하는 것으로 가나가와현(神奈川県)과 요코하마시(横浜市)에서 처음 도입되었고 뒤이어 오오사카시(大阪市), 가와사키시(川崎市) 등지에서 실시하고 있다.

- 둘째는, 복지형 지역정비(福祉のまちづくり)사업에서 사업의 일부로 철도역사도 대상으로 하고 있다. 현재 동경도(東京都)와 고베시(神戸市) 등에서 이를 실시하고 있다.

다. 規制緩和와 特例措置

○ 장애인의 외출지원대책은 전술한 경제적 대책 이외에도 규제완화와 특례조치 등이 있다. 대중교통에 대해서는 종전에는 이용이 인정되지 않던 것을 규제완화에 의해 휠체어사용자, 유모차, 맹도견 등이 이용 가능하도록 개선하였다. 또한 자동차 이용에 있어서는 보행곤란을 고려하여 주차금지구역에서도 주차를 허가해 주는 제도가 있다.

<표 10> 규제완화와 특례조치

교통수단	연 도	제 도 명
대중교통	1968	휠체어 차내반입무료(운수성)
	1973	휠체어 단독승차허가(운수성)
		맹도견 차내승차허가(운수성)
	1975	심신장애아 유모차를 탄채 승차허가(운수성)
자 동 차	1973	주차용스티커(경찰청)
	1978	주차금지 규제 적용제외(경찰청)

2. 美 國

가. 法制度

○ 미국은 1990년에 장애인에 대한 차별을 포괄적이고 명백하게 금지한 법률인 「장애를 가진 미국인 법(Americans with Disabilities Act : ADA)」을 제정하여 장애인에 대한 모든 물리적 장벽 및 사회적 장벽의 제거를 추진하고 있다.

○ 미국은 ADA에 의하여 고정노선 버스를 운영하는 모든 공공교통기관은 휠체어를 이용하는 장애인이 접근 가능한 버스(Accessible bus)를 구입하도록 하였고, 고정노선 버스를 이용할 수 없는 장애인을 위하여 보조 교통서비스(Paratransit)나 특별교통서비스(Special transport service)를 제공하도록 규정하였다.

○ 기본적으로 미국은 이동제약자의 문제는 인권(시민권)의 문제로 보아, 인권의 사상에 근거하여 교통서비스의 제공을 의무화하고 있다.

나. 發展 過程

1964년 : "도시대중교통법"→대중교통수단의 유지, 진흥을 위한 연방정부의 보조제도 도입

1970년 : "도시대중교통법(개정)"→ 고령자·장애인 대책을 위해 연방정부에서 보조금 및 대부금을 교부

1973년 : "Rehabilitation법" 제504조 → 장애인의 이동성 기회균등을 제정

1979년 : 1973년 법에 근거하며 운수성 규칙 제정

→ 연방정부의 보조를 받고 있는 지하철, 버스 등에 대해 개선해야 할 항목과 실시기간을 규정

1986년 : 운수성 도시대중교통국(UMTS)의 규칙 → 대중교통수단의 개선과 Para-transit제공의 선택을 가능케 함

1990년 : "ADA" → 교통수단을 포함하여 광범위한 분야에서 장애인 대책을 규정

다. 主要 對策

(1) 철도

○ 모든 신규제작 차량은 휠체어를 사용할 수 있게 함. 철도차량 이용이 불가능한 중증의 장애인을 위해 ADA 제정 후, 18개월 이내에 Paratransit 제공을 의무화하고 있음

○ 기존 차량은 법률제정후 5년 이내에 한 열차에 적어도 1개 차량을 휠체어에 대응토록 함

○ 신설 역사는 휠체어 사용에 장애가 없도록 함

○ 지하철, 통근열차 등의 주요역은 3년 이내, 전국여객철도공사(AMTRAK)의 모든 역은 20년 이내에 휠체어사용자에 대응토록 함

(2) 버스

○ 모든 신규제작 차량은 휠체어사용자에 대응토록 함(공적사업자에게는 버스이용이 불가능한 중증의 장애인을 위해 ADA 제정 후, 18개월 이내에 Paratransit의 제공을 의무화함)

○ 단, 민간사업자의 장거리 버스는 대규모 사업자의 경우 6년 이후, 소규모 사업자의 경우 7년 이후에 구입하는 차량이 대상이 됨

○ 공적사업자가 신설하는 버스정류장, 버스터미널은 휠체어사용자에 대응토록 함. 민간사업자의 경우는 ADA 제정 후 30개월 이후에 신설할 때 구조상 불가능하지 않는 한 장애인에 대응토록 함

3. 英國

가. 法制度

○ 영국은 1995년 「장애 차별 금지법(Disability Discrimination Act)」을 제정하여 장애를 가진 사람이 고용(Employment), 교육(Education), 대중교통(Public Transport) 등에 있어서 전혀 차별을 받지 않도록 추진하고 있다.

○ 특히, 대중교통의 이용에 있어서 버스, 철도(지하철) 등의 이용에 있어 아무런 차별을 받지 않도록 규정하고 있으며, 모든 택시에도 휠체어 승객의 탑승이 가능하도록 할 것을 규정하고 있다.

○ 영국은 이동제약자의 문제는 교통의 문제가 가장 중요하다고 보아, 이동제약자의 이동요구를 충족시키는 것을 목표로 하고 있으며, 교통수단의 선택은 비용효과를 고려하여 현실성 있게 대처하고 있다.

나. 發展 過程

1968년 : "1968년 운수법" 제정

1969년 : "1969년 운수법(London)" 제정

1976년 : 이동수당제도의 도입

1977년 : "1977년 미니버스법"제정

1978년 : "1978년 운수법"제정

1980년 : "1980년 운수법"제정
런던에서 Dial-a-ride 운행개시

1981년 : "1981년 공공여객차량법" 제정

1982년 : 레스터市에서 장애인용 정기노선버스 운행 개시

1983년 : 런던광역시(GLC), 택시카드 시스템 도입

1984년 : · "런던지역운수공사법" 제정, 런던지역운수공사(LRT)에 장애인 여객대책실 설치
· 뉴카슬 지하철(휠체어사용자 이용가능) 전선 개통
· 런던 교외에서 고령자·장애인을 고려한 정기노선버스(Mobility bus)가 LRT에 의해 운행 개시

1985년 : · "1985년 운수법"제정
· 장애인교통자문위원회(DPTAC) 설치

1986년 : · 런던의 Dial-A-ride를 모든 區에 보급
· 런던 Dockland light rail 개통
· LRT, 모든 공항버스(Air-bus) 차량에 휠체어용 리프트 설치

1988년 : · 버스개선에 관한 DPTAC의 권고
· LRT, "Carelink" 운행 개시

1989년 : 경찰청 규칙, 택시의 휠체어 대책을 의무화

1995년 : 「장애인 차별 금지법(Disability Discrimination Act)」 제정

다. 主要 對策

보행가능한 이동제약자에게는 대중교통수단의 개선을 통해 대처하고, 휠체어사용자는 특별수송서비스(STS) 또는 택시로 대처한다.

(1) 철도

① 휠체어용 슬로프판

· 도시간 열차의 모든역에 설치

② 휠체어용좌석, 휠체어용 공간

· 모든 도시간 열차에 설치

③ 휠체어사용자용 화장실

· 모든 도시간 신형열차와 일부 구형열차에 설치

(2) 지하철

① 런던지하철

· 보행가능한 장애인과 시각장애인을 대상으로 한 대책(안내표시 개선, 유도·경고 블록 등)

② Dock-land Light Rail

· 모든 역에 엘리베이터 설치
· 모든 차량에 휠체어용 공간 설치
· 차량과 플랫폼간의 단차 해소

(3) 버스

① 장애인교통자문위원회의 권고에 따라 개선조치

· 신형버스의 90%가 실시

② 휠체어 대책

· 런던~히드로공항간의 에어버스의 모든 차량에 휠체어용 리프트 설치
· 휠체어사용자가 탑승가능한 저상버스(바닥높이 32cm)의 시험운행 실시(1993년)

(4) 택시

휠체어사용자가 탑승가능한 차량 도입

· 런던은 16,000대중 7,000대 (1992년)

(5) 운임할인

① 고령자 할인

· 잉글랜드의 대부분의 郡 (District)에서 실시

② 장애인 할인

· 잉글랜드 郡의 89%가 실시

(6) 특별수송서비스(Special Transport Service)

① 공공부분의 STS(이용목적 한정)

· 비긴급시의 구급차서비스 등
· 복지시설에의 단체수송서비스 등

② Dial-a-ride(이용목적 자유)

· 자원봉사조직이 운영
· 전국에 120개 이상의 시스템
· 런던에는 6개 시스템(과거의 29개 시스템으로부터 집약)

③ 택시카드 제도

· 전화예약으로 런던택시를 낮은 운임으로 이용

(7) 새로운 형태의 버스 서비스(휠체어에 대응, 고정노선, 정시운행)

① 모빌리티 버스(Mobility bus)

· 1982년 레스터市에서 도입
· 전국 10개 도시에서 운행
· 런던에서는 7개지구에서 운행(1991년)

② 스테이션 링크(Station link)

· 런던의 국철 7개의 주요 터미널간을 순환 운행

4. 스웨덴

가. 法制度

○ 스웨덴은 1979년 「공공교통기관의 장애인용 시설에 관한 법률」을 제정하여, 이를 기초로 하여 장애인에 대한 편의시설을 확대하여 왔다.

○ 그리고 1988년에는 신교통정책 「90년대의 교통정책」을 수립하고, 장애인만이 아니라 어린이, 고령자, 인구가 적은 지역 주민 등을 포함하여 모든 교통약자에게 접근권과 의사소통을 향유할 기본적 권리를

제공하는 정책을 추진하였다.

○ 그에 따라 스웨덴은 이동제약자의 문제를 인권의 문제로 인식하여 Normalization(정상화) 이념에 근거하여 교통서비스 제공을 의무화하고 있다.

나. 發展 過程

1960년대 : Commune(기초지자체)에서 STS(특별수송서비스)의 제공

1979년 : "대중교통수단의 장애인용 시설에 관한 법률" 제정 → 택시를 제외한 모든 대중교통수단을 장애인에 대처하도록 의무화

1980년 : · 교통위원회(대중교통의 적합화를 담당하는 정부기관) 설치
· "사회서비스법"(사회복지의 기본법)
→ Commune에 STS 제공을 의무화
· 전국 STS(철도의 2등운임 상당액으로 택시 등을 이용할 수 있는 전국 규모의 STS)의 도입

1982년 : '79년 법에 근거하여 철도차량, 지하철차량, 노면전차, 버스, 선박에 관한 규칙 제정

1983년 : · 지역열차에 관한 규칙 제정
· 보로스市에서 Service-route(고령자 · 장애인용 미니버스로 정기 노선운행)의 운행 개시

1988년 : 장애인을 위한 차량 · 터미널 개선에 대해 국고보조제도 도입

1989년 : "장애인정책조사위원회"의 권고

1991년 : 교통위원회의 폐지

다. 主要 對策

휠체어사용자를 포함하여 원칙적으로 대중교통수단의 개선으로 대처하며, STS는 보완적 역할을 담당한다.

(1) 철도

① 휠체어용 리프트

· 장거리열차에 1대씩 설치
· 모든 도시간 열차에 설치계획

② 휠체어용 좌석

· 모든 도시간 열차에 설치

③ 휠체어사용자용 화장실

· 모든 신형차량에 설치

(2) 지하철

· 스톡홀롬 지하철의 약80%의 역에 엘리베이터 설치

(3) 버스

① 79년법에 근거한 규칙제정에 따라 편의시설 설치

· 신형버스의 거의 100%가 설치
· 기존버스의 40% 이상이 실시

② 저상버스와 Kneeling버스 도입

③ 휠체어사용자가 탑승가능한 버스 시스템(할름스타드市)

(4) 운임할인

고령자 · 장애인 할인

· 24개 縣중, 10개 縣에서 실시

(5) ST서비스

① Commune의 ST서비스(이용목적은 자유)

- 모든 Commune에서 운행
- 요금은 버스 수준
- 운영비의 35%를 정부에서 보조

② 정부의 ST서비스

- 중증 장애인의 장거리 이동요구에 대처하기 위해 1980년에 도입
- 철도의 2등 운임상당액으로 택시, 1등열차, 항공기 이용 가능
- 차액은 정부에서 보조

(6) 새로운 형태의 버스서비스

(휠체어에 대응, 고정노선, 정시운행) 서비스 루트(service route)

- 1983년 보로스市에 도입되어 '93년 현재 약 50개의 Commune에서 운행

Ⅳ. 交通弱者의 移動便宜 增進方案의 課題와 方向

1. 關聯法律 및 制度的 側面

○ 영국, 스웨덴 등 선진국에서는 교통약자의 이동성 확보를 위한 법적 근거는 복지부문보다는 교통부문(교통부)에서 제정한 법률 및 규칙이 주를 이루고 있고, 각종 대책의 내용이 상당히 구체적으로 명시되어 있다. 그러나 우리 나라의 "장애인·노인·임산부 등의 편의증진보장에 관한 법률" 은 장애인 등을 위한 편의시설 전반에 관한 종합적인 테두리 안에서 이동 관련 내용이 포함되어 있어 구체성 측면에서 볼 때 외국에 비해 크게 뒤져 있는 실정이다.

○ 따라서 버스, 지하철, 철도, 항공기 등 대중교통수단을 이용한 교통약자의 이동편의를 증진하기 위하여는 기존 편의증진법의 미약한 점을 보완하여 전면개정하거나, 또는 주무부처인 건설교통부 주도로 새로운 법률의 제정을 검토할 필요가 있다.

○ 또한, 정부의 「제2차 장애인복지발전 5개년 계획」('03-'07년)에서는 장애인, 고령자 등 교통약자의 이동편의를 체계적으로 지원하기 위해 필요시 「교통약자의 보호 및 지원에 관한 법률(가칭)」의 제정을 검토하도록 규정하고 있으며, 이의 구체화 방안으로서 건설교통부 주도로 「교통약자의 이동편의 증진법」의 제정을 검토할 필요성이 있다.

가. 기존 편의증진법의 주요 미비점

○ 보건복지부가 주관하고 있는 기존의 "장애인·노인·임산부 등의 편의증진보장에 관한 법률"은 그 동안 편의시설 확충 및 이동권 확보에 크게 기여하였으나, 다음과 같은 미비점이 제기되고 있다.

- 건축물, 공공시설 등의 편의시설 외에, 건설교통부가 주관하는 버스, 지하철, 철도, 항공기 등의 편의시설 설치 및 이동편의에 관한

조항이 미흡함

- 도로, 공원 등 시설물외에, 건설교통부가 주관하는 버스터미널, 철도역, 공항터미널, 여객선터미널 등 대중교통수단 이용시 통과해야 하는 교통시설물에 대한 이동편의 조항이 미흡함
- 장애인을 위한 보도 편의시설 설치기준 외에, 자동차에 비해 약자의 입장인 일반 보행자를 위한 편리한 보행환경 조성에 관한 조항이 미흡함
- 보건복지부의 예산상의 한계로 인하여 편의시설의 확충 및 이동편의 증진을 위한 재원확충에 관한 조항이 미흡함
- 전반적으로 기존 편의증진법의 주요 내용이 교통시설 및 교통수단을 총괄하는 건설교통부가 적극 협조하지 않으면 실효를 거두기 어려운 점이 있으며, 보건복지부의 노력단으로는 획기적인 편의증진에 한계가 있음

나. 법규 보완 방법

○ 위와 같은 여러 가지 미비점을 가지고 있는 기존의 편의증진법을 보완하는 방법으로는 다음의 2가지 방법을 검토할 수 있다.

- 기존 편의증진법을 전면 개정하는 방법

이 방법은 새로운 법률을 제정하는데 들어가는 노력을 줄이고, 기존의 법률을 개정함으로서 비교적 손쉽게 이동편의를 개선할 수 있는 방법이나, 교통시설 및 교통수단의 주관부처인 건설교통부를 제외하고 보건복지부가 주관하는 법률만으로는 아무래도 실효를 거두기 어려운 점이 있음

- 새로운 법률로 "교통약자의 이동편의 증진법"을 제정하는 방법

이 방법은 교통시설 및 교통수단의 주관부처인 건설교통부 주관으로 새로운 법률을 제정하는 방법으로서, 주관부처인 건설교통부가

주도함으로서 교통약자의 실질적인 이동편의 증진에 크게 기여할 수 있다는 장점이 있으나, 편의시설 및 이동편의 증진에 관한 법률이 보건복지부 법과 건설교통부 법으로 2개로 나누어지는 문제점이 있으므로, 두 법의 내용 및 적용범위에 관한 명확한 구분설정이 필요함

○ 한편, 기존의 편의증진법을 개정하는 방법 대신에, 교통약자의 이동편의 증진을 위하여 새로운 법률을 제정하는 방법을 선택하는 경우는 구체적으로 다음의 2가지 방법을 검토할 수 있음.

- 교통분야에 한정하여 이동편의 증진법을 새로 제정하는 방법

(사례 : 일본의 교통 Barrier-free법)

이 방법은 일본의 사례와 같이 교통약자의 대중교통 이용 및 교통시설 이용의 편의를 보장하기 위하여 교통분야에 한정하여 이동편의 증진법을 새로 제정하는 방법으로, 법의 범위와 주관부처가 명확하게 되는 장점이 있음

- 장애인에 대한 전면적인 차별금지 차원에서 이동편의에 관한 새로운 법을 제정하는 방법

(사례 : 미국의 ADA, 영국의 Disability Discrimination Act)

이 방법은 미국, 영국의 사례에서 보듯이 장애인에 대한 전면적인 차별금지 차원에서 "장애인 차별 금지법"을 제정하여 장애인이 대중교통 이용시 전혀 차별이 없도록 완벽하게 보장하는 방법으로서 매우 바람직한 방법이나, 미국이나 영국의 경우 차별금지의 대상이 "교통"만이 아니라 "고용", "교육" 등 제반 분야를 포괄하고 있어 보건복지부, 교육부, 노동부 등 여러 부처의 공동참여해야 가능하며, 건설교통부의 노력만으로 "교통" 분야에 한정하여 법을 제정하기가 어려운 점이 있음.

다. 새로운 법에서 중점 보완할 사항

○ 교통약자에 대한 이동편의 증진을 위하여 새로운 법률을 제정하는 경우, 새로운 법률에서 중점적으로 보완하여야 할 주요 내용으로는 다음과 같은 것들을 들 수 있다.

- 버스, 지하철, 철도, 항공기, 선박 등 대중교통수단의 편의시설 설치 및 이용편의 증진에 관한 사항
- 버스 터미널, 지하철역, 철도역, 공항터미널, 여객선터미널 등 여객시설의 편의시설 설치 및 이용편의 증진에 관한 사항
- 보도, 보행우선지구 등의 지정과 편의시설 개선에 관한 사항
- 건설교통부, 보건복지부, 기획예산처, 행정자치부 등 관련부처간 협력체계를 극대화하기 위한 체계 개선에 관한 사항
- 일본의 교통Barrier-Free법에서와 같이, 교통약자의 대중교통이용 원활화를 위한 종합대책으로서 "이동편의증진 기본계획"의 수립 및 민간사업자 지원, 중앙정부 및 지방자치단체의 의무에 관한 사항
- 교통시설, 교통수단별 교통약자의 이동원활화를 보장할 수 있는 세부적 기준 및 지침에 관한 사항

2. 移動便宜 增進 側面

가. 移動便宜 增進 綜合計劃 樹立

① 이동편의 증진 종합계획 수립

○ 이동권 확보 및 이동편의 증진을 위해 범정부 차원에서의 중장기 종합대책을 수립, 시행함.

- '이동편의 증진 5개년 기본계획(가칭)'과 같이 종합계획을 수립하여 편의증진의 구체적 방안을 마련할 필요가 있음.

② 관련 부처간 협력체계 구축

○ 이동편의 증진 계획 및 장애인 편의시설 확충은 보건복지부, 건설교통부, 정보통신부, 행정자치부, 교육인적자원부, 경찰청 등 관련부처의 협력체계 구축이 절대적으로 필요함.

- 이를 위해 장애인복지조정위원회의 기능을 강화하거나, 필요하다면 이동편의 및 편의시설 전담 기구를 설치

나. 移動權 保障의 擴大

① 버스, 지하철, 택시 등 대중교통에 대한 접근권 확보

○ 장애인/노약자의 이동권 보장 차원에서 시내버스와 좌석버스, 공항버스에 저상버스를 연차적으로 도입하고 확대함.

○ 휠체어를 탄 채 탑승할 수 있는 장애인택시를 도입하여 확산함(서울시에서 도입 운영중).

○ 지하철내에 일정구역을 지정하여 휠체어 사용자를 위한 탑승 및 열차내 좌석공간을 설치

- 각 지하철역에 플랫폼과 전동차 사이의 간격을 줄이기 위한 임시경사로 비치 및 직원 배치
- 지하철 역사에 엘리베이터 설치가 가능한 경우는 이를 설치하고 휠체어 리프트가 설치된 경우는 안전한 리프트로 교체함.

② 횡단보도의 설치, 지하차도의 정비, 보도의 개선 등 보행권 확보

○ 육교만 있고 횡단보도가 없는 곳에 횡단보도 설치 확대

○ 계단으로 되어 있는 지하보도에 경사로 설치

③ 장애인/노약자 자가운전자를 위한 이동권 확보

○ 장애인/노약자의 운전면허 취득을 쉽게 할 수 있도록 운동능력측정시험 등의 불합리한 시험을 개선함

○ 장애인/노약자의 특성에 적합한 다양한 운전장치의 개발과 함께 차량의 개조 기술의 개발과 개조에 따른 지원이 필요함.

○ 장애인/노약자가 자신의 차량으로 운전면허에 응시할 수 있도록 법률을 개정함.

④ 특별수송서비스의 도입 및 시행

○ 중증 장애인/노약자를 위한 Door to Door 서비스 제도 도입 및 각 지방자치단체별로 확대

⑤ 전동휠체어의 보급 확대

○ 거동이 불편한 휠체어 장애인의 외출시 유용한 전동휠체어를 저소득 장애인에 단계적으로 보급하고 지원함으로써 경제적 부담을 경감함.

⑥ 공중이용시설의 편의시설 확대

○ 편의증진법 이전에 건축된 기존 공중이용시설의 편의시설 확대

○ 편의시설 설치 대상시설이 아닌 소규모 공중이용시설의 편의시설 확대를 위한 방안 마련

○ 초·중·고등학교 및 대학교 등 교육시설의 편의시설 확대

다. 障碍人 情報接近의 擴大 및 保障

① 시각장애인

○ 점자블록의 규격화, 음향신호기(리모콘식)의 설치 의무화, 음성유도기(음성안내장치)의 설치 의무화, 음향신호기의 호환성 유지 등 방안 마련

○ 편의제공 프로그램의 일환으로 버스 도착 알림이 및 번호 감지 시스템을 설치하고, 해피콜 봉사센터의 전국 서비스화를 추진하며, 심부름센터의 설치를 확대함.

○ 화면해설 방송 실시를 위해 방송법, 장애인복지법을 개정하여 화면해설 방송, 수화 및 자막방송 일정비율 의무화를 추진하며, 단계적으로 화면해설기 보급 및 영화, 비디오 화면해설 제작센터를 운영함.

② 청각장애인

○ 전화중계서비스 실시

- 인터넷 사용 확대, 휴대폰 보급이 확대되었지만 수화언어를 사용하는 청각장애인의 특성상 인터넷 사용이 미미한 실정으로 전화중계서비스를 확대함.

○ 자막방송 및 수화통역방송 확대

- 현재 실시하고 있는 자막방송과 수화통역방송의 점진적인 확대가 필요하며, 자막방송과 수화통역방송 확대에 대한 지침을 만들어 시행함.
- 공영방송 및 위성방송의 일정비율 이상 자막방송을 실시하고, 자막방송 운영협의체를 구성함.

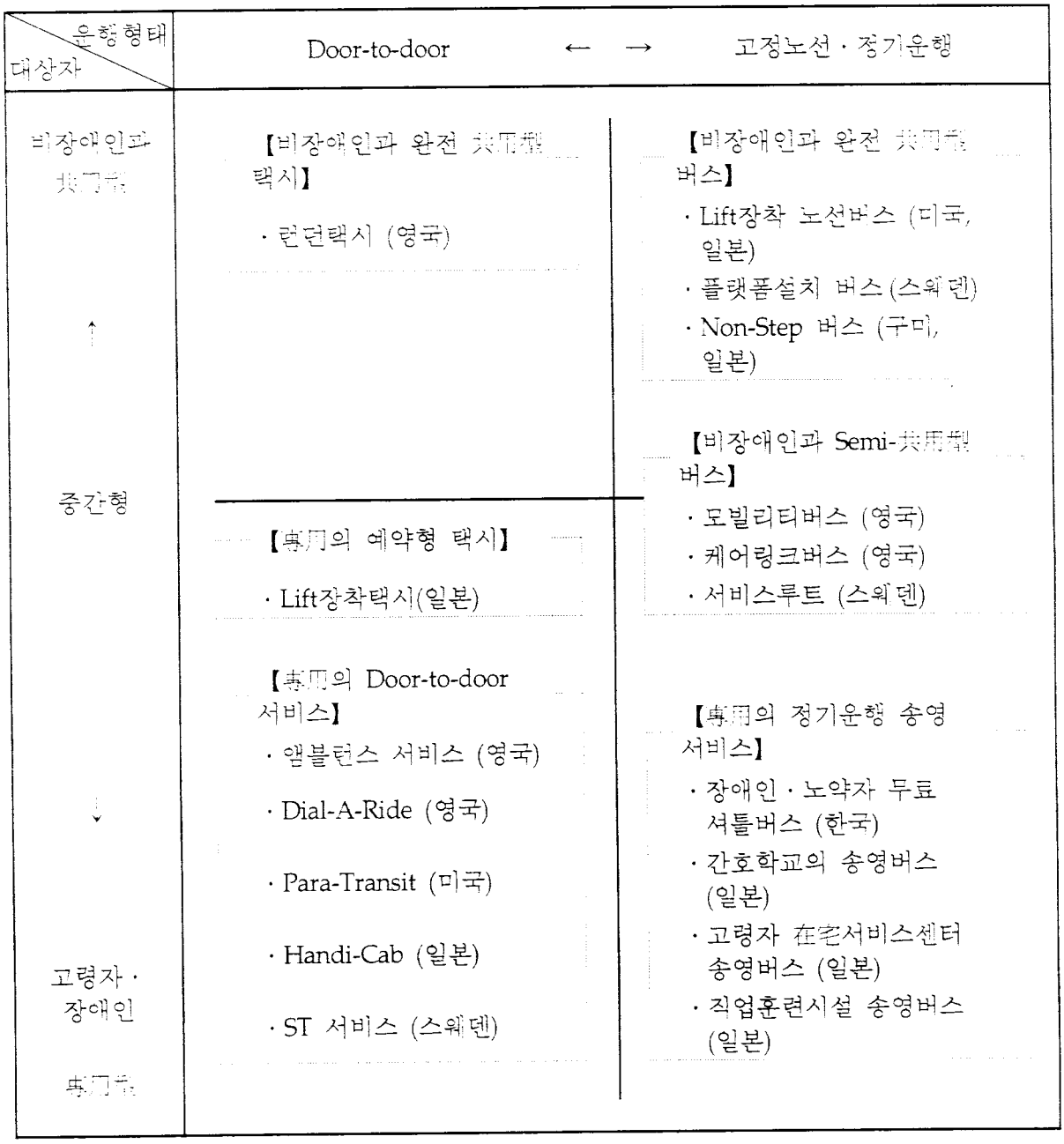
○ 수화통역센터 확대

- 2002년 현재 국고 지원으로 27개소의 수화통역센터가 운영되고 있으며, 수화통역사는 111명에 불과한 실정으로 단계적으로 전국의 시·군·구에 확대함.

3. 交通弱者를 考慮한 大衆交通體系 構築 方向

가. 交通弱者를 考慮한 大衆交通手段의 分類

○ 교통수단을 비장애인과 공용으로 할 것인가, 이동제약자 전용으로 할 것인가, 그리고 door-to-door 서비스인가, 고정노선인가의 2개축으로 분류하여 대중교통수단을 분류해 보면 다음과 같이 나타낼 수 있다.



<그림 3> 고령자 · 장애인을 고려한 교통시스템의 분류

나. 交通弱者를 위한 交通手段提供에 있어서의 2가지 戰略

○ 이동제약자를 위한 교통수단제공에 있어서의 전략은, 일반 교통시스템을 이동제약자들이 이용 가능하도록 개선해 나가는 기존 대중교통 측면에서의 접근방법과, 일반과는 별도의 특별한 차량 · 서비스로 대처해 가는 접근방법 등 2가지가 있을 수 있다.

○ 이들 기존의 대중교통과 ST서비스의 역할분담에 있어서는, 이동제약자의 수, 지역의 대중교통 정비수준, 지역의 시설분포, 재원문제 등 여러 가지 지역특성에 따라 방향성이 달라질 수 있으므로 어디서나 적용 가능한 바람직한 전략을 간단히 제시하기는 곤란하며, 이는 사회적 선택의 문제로서 양자의 균형을 통해 가장 바람직한 서비스 체계를 구축하는 것이 중요하다.

다. 現實的 戰略의 摸索

○ 이동제약자를 위한 교통수단제공의 현실적인 전략으로는 예를 들어, 신체적 이동제약이 비교적 적은 사람은 기존의 대중교통의 개선으로 대처하고, 중증의 이동제약자에게는 ST서비스를 제공하는 조합방법이 바람직하다고 할 수 있다.

○ 철도역 등 대중교통기관의 모든 장소에 있어 동일한 수준의 시설을 설치하는 것은 현실적으로 불가능하므로 소프트한 측면에서의 세심한 배려를 통해, 시스템 전체로서의 합리적 방법을 모색해야 할 것이다. 또한, 휠체어사용자가 어느 지역에 살고 있더라도 철도이용이 가능하도록, 거점역까지의 접근을 리프트장착 택시나 다른 종류의 ST서비스 등을 통해 지원하는 방법을 강구하여야 한다.

○ 특별수송 서비스에 있어서도, 완전한 door-to-door 서비스 이외에도 고정노선을 설치·운행하는 방법도 있고, 수요자의 수, 이동패턴 등 개별적인 지역상황에 따라 비용·효과적인 방법을 모색해 나갈 필요가 있다. 동시에 승합 또는 개별수송이라고 하는 복수의 서비스로부터 이용자가 선택 가능하도록 하는 체계를 조성해 나가야 할 것이다.

V. 交通弱者의 移動便宜 水準에 대한 設問調査

1. 設問調査 概要

○ 조사 목적 : 한국을 방문한 선진국 국민을 대상으로 우리 나라를 방문하여 둘러본 결과, 한국의 장애인 및 교통약자를 위한 이동편의시설 수준이 자국과 비교하여 어느 정도 수준인지를 평가하여 보기 위하여 조사를 실시

○ 조사기간 : 2004. 4. 1 ~ 4. 11

○ 조사장소 : 맥도널드점, 관광지(이태원, 경복궁 등), 호텔, 인천국제공항 등 외국인이 많이 모이는 장소

○ 조사대상자 : 외국인 150명(노인 관광객 및 장애인 대상)
* 미국, 영국, 일본 등 선진국 관광객

○ 조사내용 : 2페이지의 영문 설문조사(문항수 14개)
한국내 장애인 및 노인 편의시설 관련 설문

○ 조사방법 : 외국인에게 설문지를 배부하고 응답을 부탁한 후 현장에서 회수

○ 조 사 원 : 한국외국어대 영어학부 아르바이트 학생

2. 設問調査 結果

○ 조사대상자 국적

조사대상자의 국적은 미국 68명(45.3%), 일본 17명(11.3%), 영국?독일?프랑스 24명(16.1%), 기타(호주, 뉴질랜드, 카나다 등) 41명(27.3%)으로 나타났다(기타 국가중 저개발국가는 제외함).

구 분	미국	일본	영국, 독일, 프랑스	기타	합계
인원수	68	17	24	41	150
(%)	(45.3)	(11.3)	(16.1)	(27.3)	(100.0)

○ 조사대상자 연령

조사대상자의 연령은 60세 미만이 96명(64.0%), 60~70세가 48명(32.0%), 71~80세가 5명(3.3%), 80세 초과가 1명(0.7%)으로 나타났다(나이 든 사람을 위주로 조사대상자로 접근하였으나, 실제 고령자는 많지 않았음).

구 분	60세 미만	60 - 70	71 - 80	80세 초과	합계
인원수	96	48	5	1	150
(%)	(64.0)	(32.0)	(3.3)	(0.7)	(100.0)

○ 이용 교통수단

조사대상자가 한국에서 이용해 본 교통수단은 지하철이 121명(80.7%), 버스가 108명(72.0%), 택시가 134명(89.3%), 승용차가 98명(65.3%)을 차지하여, 비교적 고르게 교통수단을 이용한 것으로 나타났다(이용해 본 교통수단은 모두 중복해서 응답하도록 조사).

구 분	지하철	버스	택시	승용차	합계
인원수	121	108	134	98	150
(%)	(80.7)	(72.0)	(89.3)	(65.3)	(100.0)

○ 이동 장애(Handicap) 여부

"귀하는 이동 및 교통상에 신체적 장애를 가지고 계십니까"는 질문에, 심한 장애(Serious)를 가지고 있다고 응답한 사람은 없었고, 약

한 장애(Slight)를 가지고 있다고 응답한 사람이 13명(8.7%), 없다(None)고 응답한 사람이 137명(91.3%)으로 나타났다.

구 분	심함	약간	없음	합계
인원수	0	13	137	150
(%)	(0.0)	(8.7)	(91.3)	(100.0)

○ 무장애(Barrier-free) 환경 평가

"귀하는 귀하의 나라와 비교하여 한국의 교통시설의 무장애(Barrier-free) 환경을 어떻게 평가하십니까?"는 설문에, 매우 빈약하다는 응답이 14.0%, 빈약하다는 응답이 30.0%, 비슷하다는 응답이 39.3%를 차지하였고, 더 낫다는 응답이 10.7%, 매우 낫다는 응답이 6.0%를 차지하였다.

구 분	매우 빈약	빈약	비슷	더 나음	매우 나음	합계(%)
미 국	11(7.3)	20(13.3)	26(17.3)	9(6.0)	2(1.3)	68(45.3)
일 본	0(0.0)	5(3.3)	12(8.0)	0(0.0)	0(0.0)	17(11.3)
유럽 및 기타	10(6.7)	20(13.3)	21(14.0)	7(4.7)	7(4.7)	65(43.3)
합 계	21(14.0)	45(30.0)	59(39.3)	16(10.7)	9(6.0)	150(100.0)

○ 한국의 가장 시급한 대책

"귀하는 한국의 무장애(Barrier-free) 환경을 개선하기 위하여 무엇이 가장 시급하다고 생각하십니까?"는 질문에, 특별수송서비스 도입이 38.0%, 지하철에 엘리베이터/에스컬레이터 설치가 34.0%로 가장 많았고, 다음으로 보도의 단차 제거가 15.3%, 저상버스 도입이 11.3%를 차지하였다.

구 분	보도단차 제거	저상버스 도입	지하철에 엘리베이터/ 에스컬레이터 설치	특별수송 서비스 도입	무응답	합계(%)
미 국	13(8.7)	4(2.7)	30(20.0)	20(13.3)	1(0.7)	68(45.3)
일 본	0(0.0)	3(2.0)	0(0.0)	14(9.3)	0(0.0)	17(11.3)
유럽 및 기타	10(6.7)	10(6.7)	21(14.4)	23(15.3)	1(0.7)	65(43.3)
합 계	23(15.3)	17(11.3)	51(34.0)	57(38.0)	2(1.3)	150(100.0)

○ 보도(Footpath)의 무장애 수준 평가

"귀하의 나라와 비교할 때 한국의 보도(Footpath)의 무장애 환경은 어떻게 평가하십니까?"는 질문에, 30점과 50점이 각각 27명(18.0%)으로 가장 많았고, 30점~50점 사이가 73명(48.7%)으로 가장 많은 응답을 나타냈다.

한편, 전체 응답자의 가중 평균값은 약 40점(39.7점)으로 나타났다.

구분	0점	10점	20점	30점	40점	50점	60점	70점	80점	90점	100점	합계
미국	7	5	4	11	7	14	5	6	6	3	0	68
일본	0	1	2	6	6	0	2	0	0	0	0	17
유럽 및 기타	3	10	9	10	6	13	6	4	3	0	1	65
합계 (%)	10 (6.7)	16 (10.7)	15 (10.0)	27 (18.0)	19 (12.7)	27 (18.0)	13 (8.7)	10 (6.7)	9 (6.0)	3 (2.0)	1 (0.7)	150명 (100.0)

가중평균값 : 39.7점

○ 버스(Bus)의 무장애 수준 평가

"귀하의 나라와 비교할 때 한국의 버스의 무장애 환경은 어떻게 평가하십니까?"는 질문에, 30점과 50점이 각각 20명(13.3%)으로 가장 많았고, 20~50점 사이가 73명(48.7%)으로 가장 많은 비율을 차지하였다.

한편, 전체 응답자의 가중평균값은 약 37점(37.4점)으로 나타났다.

구분	0점	10점	20점	30점	40점	50점	60점	70점	80점	90점	100점	무응답	합계(%)
미국	8	8	3	10	8	10	5	7	2	2	0	5	68
일본	2	0	6	4	3	2	0	0	0	0	0	0	17
유럽 및 기타	5	9	10	6	3	8	8	3	3	3	2	5	65
합계 (%)	15 (10.0)	17 (11.3)	19 (12.7)	20 (13.3)	14 (9.3)	20 (13.3)	13 (8.7)	10 (6.7)	5 (3.3)	5 (3.3)	2 (1.3)	10 (6.7)	150 (100.0)

가중평균값 : 37.4점

○ 지하철(Subway)의 무장애 수준 평가

"귀하의 나라와 비교할 때 한국의 지하철의 무장애 환경은 어떻게 평가하십니까?"는 질문에, 50점이 34명(22.7%)으로 가장 많았고, 50~70점 사이가 78명(52.0%)으로 가장 많은 비율을 차지하였다.
한편, 전체 응답자의 가중평균값은 약 52점(52.3점)으로 나타났다.

구분	0점	10점	20점	30점	40점	50점	60점	70점	80점	90점	100점	무응답	합계(%)
미국	2	6	3	8	5	17	7	6	4	5	3	2	68
일본	0	0	0	2	1	3	8	3	0	0	0	0	17
유럽 및 기타	0	3	3	9	5	14	9	11	4	2	3	2	65
합계 (%)	2 (1.3)	9 (6.0)	6 (4.0)	19 (12.7)	11 (7.3)	34 (22.7)	24 (16.0)	20 (13.3)	8 (5.3)	7 (4.7)	6 (4.0)	4 (2.7)	150 (100.0)

가중평균값 : 52.3점

○ 공항터미널, 호텔, 빌딩 등의 무장애(Barrier-free) 수준 평가

"귀하의 나라와 비교할 때 한국의 공항터미널, 호텔, 빌딩 등의 무장애 환경은 어떻게 평가하십니까?"는 질문에, 50점이 33명(22.0%)으로 가장 많았고, 50~70점 사이가 83명(55.3%)으로 가장 많은 비율을 차지하였다.

한편, 전체 응답자의 가중평균값은 약 63점(62.9점)으로 나타나서 가장 높은 점수를 나타냈다.

구분	0점	10점	20점	30점	40점	50점	60점	70점	80점	90점	100점	무응답	합계(%)
미국	1	1	1	6	2	15	10	13	8	4	4	3	68
일본	0	0	2	0	1	0	3	2	6	3	0	0	17
유럽 및 기타	0	0	1	3	3	18	7	15	7	8	2	1	65
합계 (%)	1 (0.7)	1 (0.7)	4 (2.7)	9 (6.0)	6 (4.0)	33 (22.0)	20 (13.3)	30 (20.0)	21 (14.0)	15 (10.0)	6 (4.0)	4 (2.7)	150 (100.0)

가중평균값 : 62.9점

○ 전체적인 무장애(Barrier-free) 수준 평가

"귀하의 나라와 비교할 때 전체적으로 교통약자를 위한 한국의 무장애 환경은 어떻게 평가하십니까?"는 질문에, 50점이 29명(19.3%)으로 가장 많았고, 50~70점 사이가 71명(47.3%)으로 가장 많은 비율을 차지하였다.

한편, 전체 응답자의 가중평균값은 약 52점(51.8점)으로 나타났다.

구분	0점	10점	20점	30점	40점	50점	60점	70점	80점	90점	100점	무응답	합계(%)
미국	2	4	7	10	2	9	11	8	6	6	3	0	68
일본	0	0	0	1	0	5	7	3	1	0	0	0	17
유럽 및 기타	1	1	7	15	0	15	7	6	7	3	1	2	65
합계 (%)	3 (2.0)	5 (3.3)	14 (9.3)	26 (17.3)	2 (1.3)	29 (19.3)	25 (16.7)	17 (11.3)	14 (9.3)	9 (6.0)	4 (2.7)	2 (1.3)	150 (100.0)

가중평균값 : 51.8점

○ 선진국 수준 도달 기간

"귀하는 한국의 무장애(Barrier-free) 수준이 귀하의 나라 수준에 도달하는데 몇 년이 걸릴 것으로 생각하십니까?"는 질문에, 5년 이내가 78명(52.0%)으로 가장 많았고, 다음으로 6~10년이 51명(34.0%)을 차지하여, 비교적 빠른 기간안에 선진국 수준에 도달할 수 있을 것으로 응답하였다.

구분	5년 이내	6~10년	11~15년	16~20년	20년 이상	무응답	합계
미국	34	25	3	3	1	2	68
일본	12	3	1	0	0	1	17
유럽 및 기타	32	23	5	1	3	1	65
합계 (%)	78 (52.0)	51 (34.0)	9 (6.0)	4 (2.7)	4 (2.7)	4 (2.7)	150 (100.0)

○ 가장 심각한 문제점

"귀하는 한국의 무장애(Barrier-free) 시스템의 가장 심각한 문제점은 무엇이라고 생각하십니까?"는 주관식 질문에 다음과 같은 여러 가지 응답을 제시하였다.

1. Too steep of ramps, no hand holds
2. Handicap access/ no wheelchair access
3. Speed of wheelchair systems beside stairwalks
4. Too many barriers on paths
5. Buses
6. To install the elevators in subway
7. Must be difficult to live in Korea
8. Escalators on sidewalks/ subway access
9. Many cars, but less roads, then much traffic jams
10. Sidewalk bumpy, potholes etc.

11. Stairs seem to be the largest barrier, followed by narrow or nonexistent sidewalks
12. Not enough ramps, escalators, and elevators for the physically disabled
13. No enough facilities
14. The barrier-free systems are not provided enough
15. Barrier of the footpath
16. Need elevators from street to sideway trains
17. The most serious problem is Korea doesn't have enough facilities for handicapped people
18. Pushing when there is too many people on a platform
19. Motorcycles and scooters on footpaths
20. To walk in downtown
21. Need access from street to train
22. Public buildings, bases, and other modes of transportation are not providing for the handicap
23. Bus
24. Sidewalks seem like a bit of a problem. They are often uneven and not organized on centered or downtown areas
25. Lack of respect for the handicap
26. Barriers in subway
27. Realizing the areas that have the greatest need for improvement rather than having non-handicapped people trying to identify the problem areas. Why not ask the handicapped people themselves?
28. Education of needs
29. Steps/ uneven footpaths
30. Subway's escalators are hard for wheelchairs
31. No ramps/elevators/escalators
32. None really

33. No ramps for people to walk up instead of stairs
34. Buses are too high in Korea
35. Lack of barrier-free systems
36. Open sidewalks
37. No ramps/no elevators
38. Lack of low floor buses/lack of escalators and elevators on the suway stations
39. Subways
40. Not enough room for pathways
41. No handicapped access in Korea
42. Steps are bad
43. No slopes/ no elevators
44. People for assistance/no slope/ more elevators/ for sign for barrier-free system because they could feel important & wanted in society
45. Barriers of footpath
46. Lack of ramps
47. Clear and open sidewalks(sidewalk that are flat)/lack of ramps, especially for older buildings and buses/lack of space in general, especially in cities
48. Barriers in subway
49. Subway, bus, and facility access
50. Lack of escalators/elevators in subway
51. Sidewalks are needed
52. Lack of understanding about what handicapped people need for
53. Barriers in subways(Seoul)
54. Lack of barrier-free systems
55. Barriers on the sidewalks
56. Sidewalks

57. Korea really doesn't have money, too/ many hazardous area, many poles, and not enough ramps
58. Not enough ramps, large poles in the way
59. Subways
60. The driving & crossing the street
61. Traffic crosswalks
62. Subway access/crosswalk access
63. No ramps/ if ramps are present they are too steep/ sidewalks are uneven
64. People do not respect handicapped people
65. The absence of elevators on some places
66. Stairways
67. More facilities
68. Asking people with disabilities
69. Too many footpaths/ non-authorized vehicle on sidewalks
70. Lack of understanding and compassion for the physically challenged
71. Old buildings/old subway lines
72. Sidewalks & buses' access is very difficult for handicapped
73. Too many steps
74. Easier access for elderly
75. No ramps
76. Lack of elevators
77. Traffic and congestion
78. There are many obstacles in the sidewalks and the buses are not well prepared for disabled people
79. Must be very tough for the physically handicapped to live in Korea/ no ramps/ not enough elevators&escalators
80. Many barriers in sidewalks/no low floor buses

81. I wonder if Koreans think about what the handicapped need for
82. The subway system is very serious problem
83. To improve systems
84. Hard to read Korean transportation systems
85. No elevators and escalators
86. The subway system is poor
87. Basically, a wheelchair can't access most places in Korea
88. Not enough walkways
89. Access for people with physical disabilities/ need more access
90. Think outside barrier-free systems as any answer to helping people with disabilities
91. Subway access
92. Prejudice towards the handicapped
93. I think the most serious problem is when the number of handicapped people increases
94. Many buildings are not handicap accessible
95. In Korea, handicapped mobility is very limited
96. Must be hard to be handicapped in Korea
97. Buses/ Handicapped people can't ride them
98. Many of the places people have to go or would like to go, are not prepared for people who uses wheelchairs. And those that do have ramps for wheelchair users, the ramp is angled to sharp for a wheelchair user to roll up by themselves. This happens all too frequently at parks, restaurants, theaters, etc
99. Do not have a policy for handicapped people
100. People in wheelchair are not able to get around Seoul without help/too many stairs

○ 가장 시급한 대책

"귀하는 한국의 무장애(Barrier-free) 시스템을 개선하기 위하여 가장 시급한 대책은 무엇이라고 생각하십니까?"는 주관식 질문에 다음과 같은 여러 가지 응답을 제시하였다.

1. To improve metro systems
2. A change in the mindset of those who are or who sit in seats of power toward the needs of those with physical limitations
3. Just keep their needs in minds
4. All subways should have elevators
5. More units of elevators are needed/ low floor buses are also an excellent idea
6. In my country, it's the law that buildings/facilities must be handicap accessible, and companies had no choice, so they have implemented ways for the handicap to be able to access building
7. Make it a priority
8. I think the government should consider to prevent what cuses people to be handicapped
9. Simple and open mind for the handicapped
10. Stairs in subways need to be replaced by escalators/ramps or lifts
11. Money
12. Safety when leading/entering transportation, street, platform due to conductions
13. Access for elderly, pregnant women and people with physical disabilities
14. More sidewalks
15. Less stairs, more ramps for buildings
16. It needs more comfortable subway stair system
17. Add elevators

18. More elevators/escalators
19. To be more ramps, elevators and escalators
20. The system should be easier to read
21. To improve metro and bus system
22. To improve policy
23. It needs more comfortable bus systems
24. More barrier-free systems ex)ramps
25. Need ramps/need low floor buses
26. Eliminate obstacle from the sidewalks
27. Improving access for handicap
28. Money to install elevators/escalators
29. Easier access for the physically challenged and the elderly
30. More elevators/escalators
31. Have ramps
32. Cement use when making sidewalks in order to create a level and smooth long lasting surface/elevators form outside of subway stations
33. Cement ramps
34. Subways and buses
35. Footpaths
36. Asking people with disabilities
37. Stairs facilities
38. Educate people to respect and help handicapped people
39. More paving
40. Traffic crosswalks
41. Subways
42. Take out the poles or access around
43. Too many poles and need to work on pavements and roads get some nice sidewalks that are flat

44. Low floor system for the buses
45. More barriers on the sidewalks
46. Special transport service
47. More funding
48. Elevators
49. National public awareness campaign-TV
50. Handicapped accessible buses
51. Most Koreans driving without respect to the traffic laws
52. Put elevators in all subways or chairs escalators
53. A difficult question-until buses can be equipped to handle wheelchairs, cheap transport should be made available(who will pay for it is a difficult question)/ramps should be added as much as possible to public buildings and shopping centers(again a difficult question of who pays for it and where the facilities will fit)
54. People's awareness
55. Rules to clean the footpaths and then strictly enforced
56. Adopt some from other countries
57. Korea needs more elevators, ramps, and facilities for the physically handicapped
58. More elevators
59. More elevators
60. Funding money
61. Tear down buildings
62. More ramps and more elevators
63. Spend lees money in DMZ/a less racist and discrimination society
64. Open sidewalks
65. I didn't compare exactly
66. To build ramps in all transportation depots

67. Add slopes and elevators to all establishments
68. Elevators
69. Ramps and even footpaths
70. Education of needs
71. So all people can be safe
72. Keeping cars off the sidewalks
73. Private company transport service
74. Remove motorcycles from footpaths
75. Lifts/lower buses
76. To make up facilities
77. To remove footpaths/to develop special transport
78. Survey the needs of Korea and have public officials implement and enforce with goal to have this completed within five years if possible
79. Construction of more barrier-free systems for the handicapped
80. Spend more money for the physically disabled
81. Sidewalks
82. Actually, Korea is a country that there's a lot to compare itself with the world. So they just need little of facilities, especially to build more convenient bikes for the handicapped
83. Put some escalators on the subway system
84. More facilities
85. Low stairs
86. Remove barriers from sidewalks
87. Improving speed of wheelchair carries beside stairwalks
90. Ramps that are wheelchair friendly
91. Recognize needs and implement
92. Construction of ramps, escalators, and sidewalks
93. Low stair steps

SURVEY OF TOURIST OPINIONS

Dear Sir/Madam,

The Korea Transport Institute is conducting a survey of tourist opinions on the barrier-free systems for the mobility handicapped and elderly people.

We would greatly appreciate it if you would take a few minutes to carefully complete the following questions.

Thank you very much for your help.

April 2004 Korea Transport institute

(Contact : Dr. J. Sul, Tel : 031-910-3220)

<Choose or check one answer>

1) Do you have any physical handicap in the mobility and transportation?

①serious ②slight ③none

2) How do you evaluate the barrier-free systems of the transportation facilities in Korea compared to the systems in your country?

①very poor ②poor ③similar ④better ⑤much better

3) Which do you think is the most urgent strategy to improve the barrier-free systems in Korea?

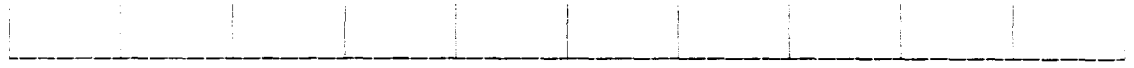
①To remove barriers on the footpaths

②To introduce low floor buses

③To install elevators/escalators in the subways

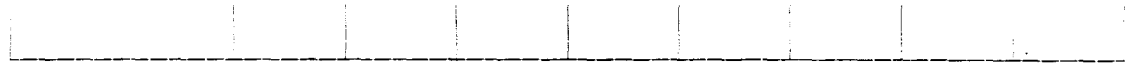
④To develop special transport services for the mobility handicapped

4) On a scale of 0 to 100 points, how do you evaluate the barrier-free conditions of the footpaths(sidewalks) in Korea compared to the conditions in your country?



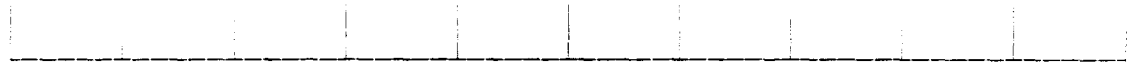
0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100

5) How do you evaluate the barrier-free conditions of the bus systems in Korea compared to the conditions in your country?



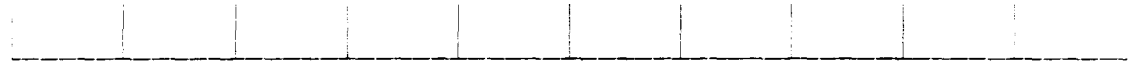
0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100

6) How do you evaluate the barrier-free conditions of the subway(metro) systems in Korea compared to the condition in your country?



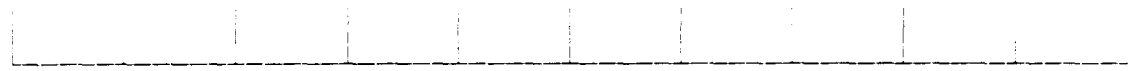
0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100

7) How do you evaluate the barrier-free conditions of the airport terminals, hotels and buildings in Korea compared to the conditions in your country?



0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100

8) As a whole, how do you evaluate the level of barrier-free systems for the handicapped people in Korea compared to the systems in your country?



0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100

9) How long do you think will it take for the barrier-free systems of Korea to reach the level of your country?

①within 5 years ②6~10 years ③11~15 years
④16~20 years ⑤Over 20 years

<Describe your opinions>

1) What do you think is the most serious problem in the barrier-free systems in Korea?

2) What do you think is the most urgent strategy to improve the barrier-free systems in Korea?

<General information>

1) How old are you?

①under 60 ②60~65 ③66~70
④71~75 ⑤76~80 ⑥over 80

2) Which modes have you taken in Korea? (You can check multiple answers)

①subway ②bus ③taxi ④passenger car

3) What is your nationality?

① U.S.A. ② Japan ③ U.K. ④ France ⑤ Germany
⑥ Other country(please specify :)

주제발표 2

交通弱者의 移動便宜 增進法(案)

Ⅰ. 추 진 배 경

Ⅱ. 목표 및 방향

Ⅲ. 주 요 내 용

Ⅳ. 추 진 일 정

Ⅴ. 법 안 전 문

김한영 육상교통기획과장 / 건설교통부

I. 法律制定 推進背景

○ 장애인, 고령자 등 **교통약자의 증가**(총인구의 25%)에 따라, 승강기 및 휠체어 리프트의 설치 등 교통약자의 편의증진을 위한 사업을 추진

※ 13개 시·도에서 장애인 셔틀버스(50대) 운영, 도시철도의 388개 역사 중 엘리베이터 228개소, 휠체어리프트 881개 설치

○ 그러나, **교통수단·여객시설** 등에 대한 **종합적인 고려없이** 개별적으로 **추진됨**에 따라, 이동편익에 실질적인 도움이 되지 못함

- 오이, 발산역의 리프트 추락사망 등 장애인 중 48.8%가 교통수단·여객시설의도 이용시 어려움을 느끼고 있음

○ 또한, 위험한 횡단시설, 좁은 보도, 불법주정차 등 열악한 보행환경으로 교통약자는 항상 교통사고의 위험에 노출되어 있음

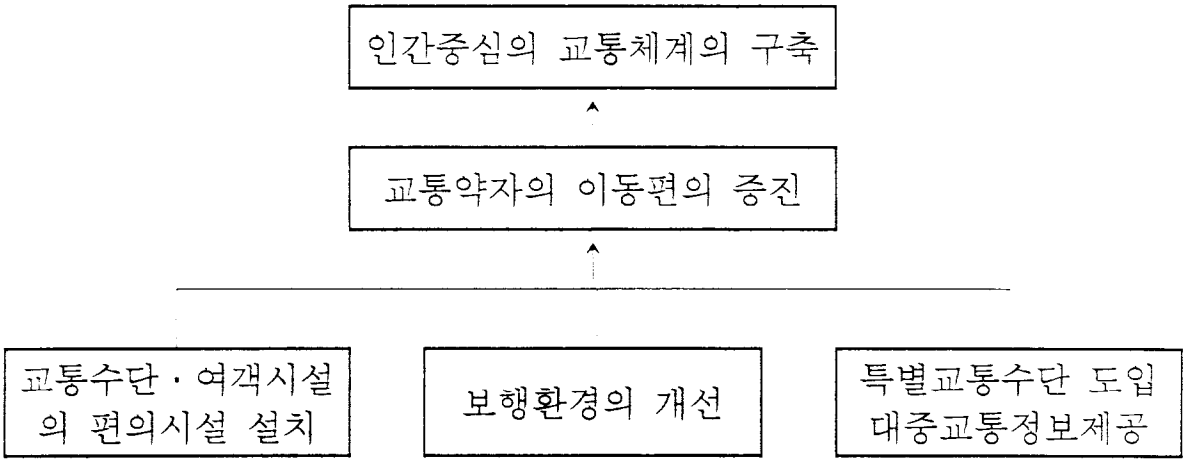
○ 기존의 **차량소통 위주의 교통정책**에서 **인간중심의 교통정책**으로 **전환**하여 **선진교통시스템을 구축**하기 위하여,

- **교통수단·여객시설의 편의시설 확충 및 보행환경 개선**을 **제도적으로 지원**할 수 있는 **「교통약자의이동편의증진법률」**을 **제정**

※ '02년 일본 국토교통성은 「고령자·신체장애자등의대중교통수단을 이용한이동의원활화촉진에관한법(일명 : barrier-free 법)」제정

Ⅱ. 「交通弱者의 移動便宜 增進法」의 目標 및 方向

□ 목 표



□ 법령제정 방향

◇ **교통수단·여객시설의 베리어 프리화(Barrier-free)**

- 교통수단·여객시설의 편의시설 설치기준의 마련
- 교통수단을 교체 및 새로 도입할 경우와 여객시설을 새로 건설하거나 대규모 개량을 할 때에는 교통약자를 위한 편의시설 설치를 의무화
- 저상버스의 단계적 도입 및 도시철도의 교통약자 전용차량 운행
- 설치의무를 위반한 경우 이행강제금 및 행정벌 부과

◇ **보행환경의 개선**

- 보행우선지구의 지정
- 보행시설물의 정비, 도로점용물의 이설 및 불법장애물의 정비

◇ **특별교통수단의 도입 및 대중교통정보제공**

- 장애인 콜택시의 전국 확대와 이동지원센터의 설치
- 장애인, 고령자 및 외국인에게 편리한 대중교통이용정보 제공

Ⅲ. 制定法律(案)의 主要 內容

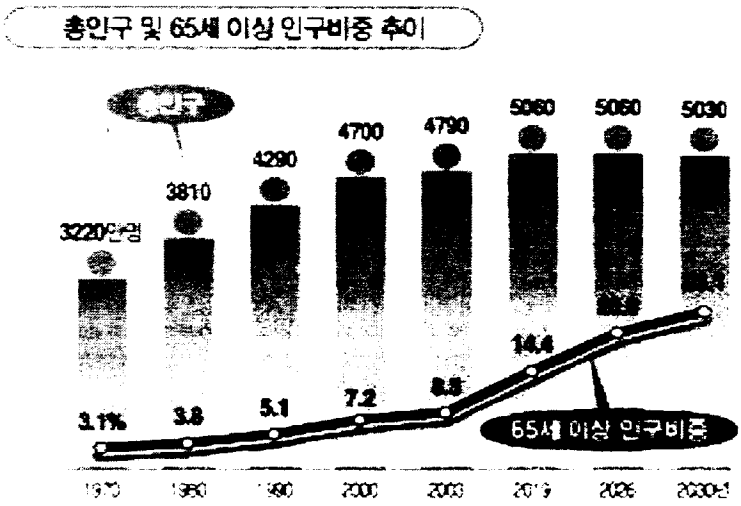
1. 교통약자의 범위 (안 제2조)

ㅁ "교통약자"라 함은 장애인·고령자·임산부·어린이·영유아를 동반한 자·외국인 등 교통수단·여객시설의 이용 또는 보행에 불편을 느끼는 자를 말함

<표> 교통약자의 인구비율(2003년말 기준)

구분	소계	1)장애인	2)고령자	3)임산부	4)어린이 (5-9세)	5)영유아를 동반한 자
인구	1,215만명	150만명	397만명	72만명	344만명	252만명
총인구대비	25.6%	3.2%	8.4%	1.5%	7.2%	5.3%

○ 특히, UN이 지정한 65세 고령인구는 지속적으로 증가하여 2000년에는 고령화사회(인구의 7.2%)에 진입하였고, 2019년이면 고령인구비중이 14%인 고령사회로 진입할 전망



2. 이동편의증진기본계획의 수립 (안 제7조 내지 9조)

□ 주 체

○ 특별시장·광역시장·시장 또는 군수

※ 시 또는 군의 위치, 교통약자의 규모, 교통수단 또는 여객시설의 규모 등을 감안하여 대통령령이 정하는 시 또는 군은 기본계획을 수립하지 아니할 수 있음

□ 내 용

○ 교통약자의 이동편의증진 정책의 기본방향 및 목표

○ 교통수단·여객시설의 편의시설 설치 현황 및 보행환경 실태

○ 교통수단·여객시설의 편의시설 개선·확충에 관한 사항

○ 보행환경 개선에 관한 사항

○ 특별교통수단의 도입에 관한 사항

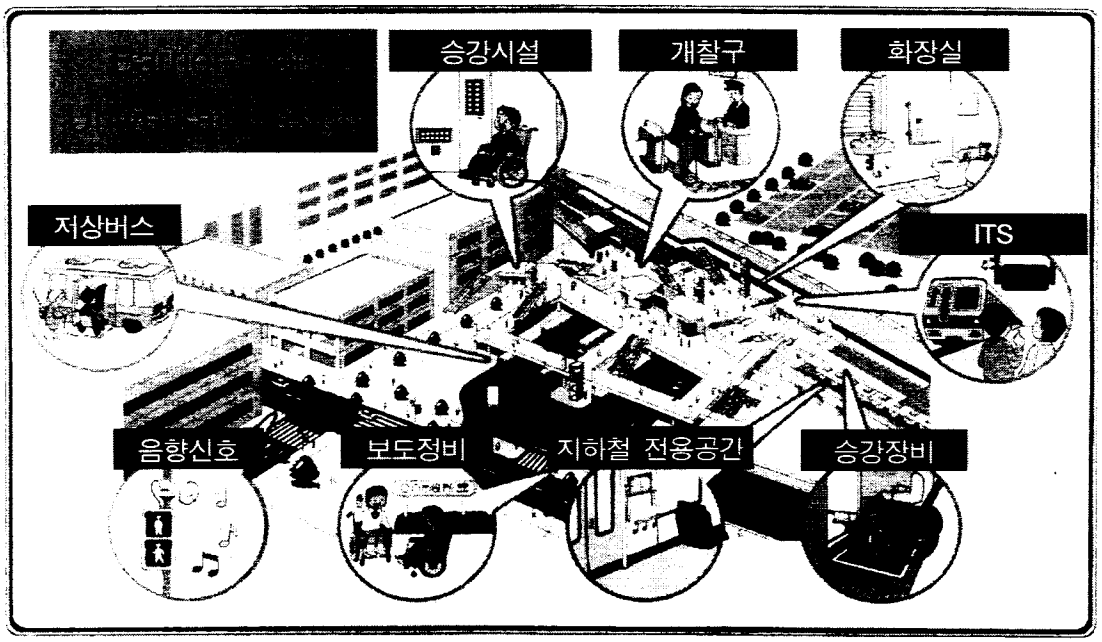
○ 계획 추진에 소요되는 재원조달 방안

□ 수립 절차

기초조사	시장·군수
↓	
기본계획의 수립	시장·군수
↓	※수립기준 건교부장관 마련
심의	중앙도시교통정책심의위원회
↓	
승인	건교부장관
↓	
공고	시장·군수

3. 편의시설 설치 기준 및 설치 의무화(안 제10조,제11조)

□ 편의시설 설치 기본 구상



□ 편의시설 기준

○ 기존의 장애인·노인·임산부등의편의증진법령의 기준을 강화하여 교통수단·여객시설의 편의시설의 종류, 구조, 재질 등에 대하여 하위법령에 규정

※ '04. 4월 「장애인 및 고령자를 위한 보도 및 교통수단·여객시설의 편의시설 설치기준연구」 용역 시행 예정

□ 편의시설 설치(권고규정→의무규정)

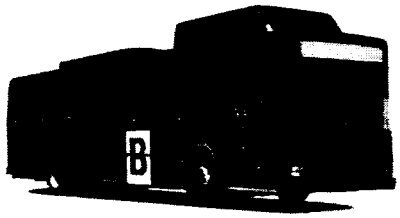
○ 교통수단을 새로 교체하거나 개량하는 경우, 여객시설을 설치하거나 대규모 개량을 하는 경우에는 편의시설 설치를 의무화

○ 기존 교통수단·여객시설에 대해서는 이동편의증진기본계획에 따라 단계적으로 편의시설 확충

4. 저상버스의 도입(안 제14조)

□ 저상버스의 정의

○ 승하차 계단을 제거하여 지하철과 같이 수평 승하차가 가능한 버스



<표> 저상버스와 일반CNG버스 비교

구 분	버스가격	바닥높이	차폭	길이
저상버스	1억8천만원	36cm	2.5m	11~12m
일반CNG버스	8천만원	90cm	2.5m	11m

□ 저상버스의 도입 효과

○ 교통약자뿐만 아니라 비고령, 비장애인의 경우도 연간 총 869,181시간 절감, 금액으로 환산하면 31억 5천만원 절약

<표> 승하차 시간 비교(「저상버스 도입·운영방안에 대한 연구」 신연식, KOTI)

구 분	휠체어 장애인	목 발 이용자	유모차 이용자	어린이	고령자	비고령자, 비장애인
저상버스 승차	2분 47초	7초	3초	1.2초	2초	0.9초
저상버스 하차	1분 58초	8초	3초	1.5초	2.6초	1.2초
기존 시내버스 승차	승차불가	승차불가	승차불가	-	-	1.8초
기존 시내버스 하차	승차불가	승차불가	승차불가	-	-	2.2초

□ 외국 사례

○ 외국의 경우 '90년대 초부터 도입되어 「보편화된 교통수단」으로 정착

- 영국(런던) 70%, 덴마크(코펜하겐) 60%, 캐나다(오타와) 30%, 일본(요코하마) 15%

※ 우리나라의 경우는 '03년 서울시에서 3대 시범운행

□ 도입 방안

○ 향후 10년간('04~'13년) 서울시 및 6대광역시 전체 시내버스(16,410대)의 10%인 1,637대 도입추진

<표> '04~'13년 도입계획

구분 \ 연도별	계	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13
전 체	1,641	60	173	173	173	173	173	173	173	173	173
서 울	940	40	100	100	100	100	100	100	150	150	-
6개광역시	701	20	73	73	73	73	73	73	23	23	197

- '04년 30억원을 지원하여 저상버스 60대 도입 추진 중

구 분	전체	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산
차량(대)	60	35	3	2	4	2	12	2
예산(억원)	30	17.5	1.5	1	2	1	6	1

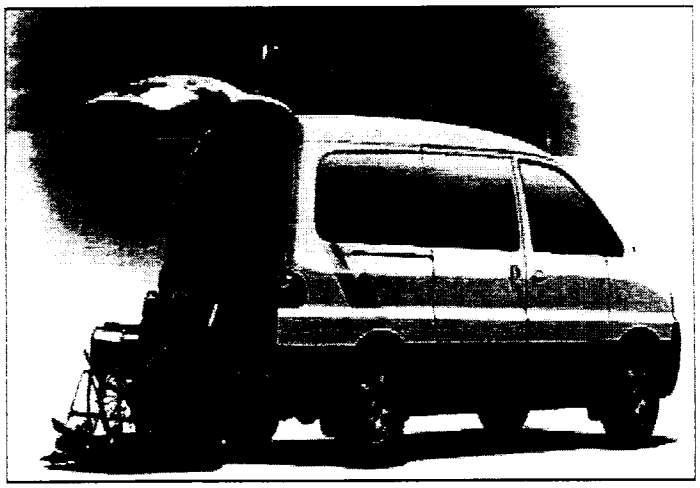
○ 운수업체의 저상버스 구입자금(1억8천만원) 중 1억원은 지방자치단체와 Matching Fund 형식으로 재정지원

○ 저상버스의 운행이 용이하도록 과속방지턱, 정류장 등의 정비사업을 단계적으로 추진하고, 도로와 보도의 단차를 축소

5. 권역별 특별수송(ST)서비스체계 구축 (안 제16조)

□ 특별교통수단 정의

○ 심각한 이동상의 제약을 가진 장애인 또는 고령자의 이동을 지원하기 위하여 운행되는 특수차량



□ 주요내용

○ 현재 서울시에서 운영하고 있는 「장애인콜택시(100대)」제도를 기타 시·도에서도 확대 운영할 수 있도록 근거조항 마련

※ 서울시의 경우에는 「서울특별시장애인콜택시관리및운행에관한조례」 제정

○ 시장 또는 군수가 특별교통수단의 원활한 운영을 위하여 이동지원센터를 설치할 수 있는 근거조항 마련

6. 장애인의 자가운전 지원 (안 제17조)

ㅇ 국가는 장애인이 자가운전을 할 수 있도록 면허제도의 정비 및 운전장치·차량의 개발을 촉진

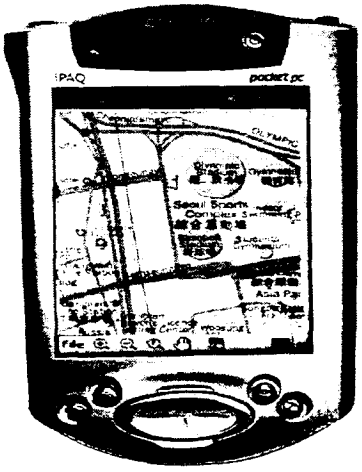
ㅇ 국가 및 지방자치단체

7. 교통이용정보의 제공 (안 제18조)

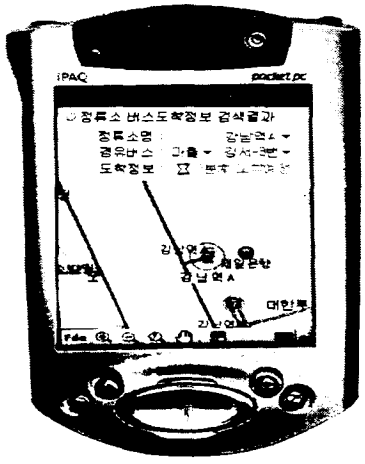
ㅇ 지능형정보체계(ITS)를 활용하여 버스도착 알리미 및 번호 감지 시스템 설치

ㅇ GPSone Solution을 기반으로 장애인 주택의 위치 정보 등을 Code화하여, 장애인별로 체계적인 교통이용정보의 제공

ㅇ 한국을 방문한 외국인의 이동편의 증진을 위하여 대중교통정보 및 관광정보 등을 제공하는 「RIDE KOREA」 사업



POI 위치안내 서비스



대중교통정보 검색 서비스

8. 보행우선지구의 지정 (안 제20조~제23조)

□ 보행우선지구의 정의

○ 교통약자를 포함한 모든 보행자들이 안전하고 편리하게 통행할 수 있도록 보행환경개선을 위하여 필요하다고 인정되는 지역

□ 지정대상

○ 기존의 보행환경이 열악한 지구

☞ 교통사고의 위험이 많거나 보행여건이 매우 열악한 일반주택가, 학교 통학로 주변, 소규모 상가가 포함된 지구로 특히 주민이 보행환경의 문제를 인식하고 개선을 원하는 지역

○ 제도적 한계로 관리·운영에 문제가 있는 기존의 보행관련 사업대상지

☞ 어린이보호구역·지구교통개선사업·걷고싶은 도시만들기 조성사업대상지 중 시급성, 사업의 효과를 고려하여 선정된 지역

□ 보행우선지구내의 조치

○ 일정구간을 정하여 차량의 통행을 금지하거나 제한

○ 일정구간을 정하여 자동차의 정차나 주차를 금지

○ 지구내 차량의 운행속도를 제한하는 것

○ 차도폭의 축소 또는 보도 폭의 확대

○ 보행시설물의 정비 또는 휴식시설의 확충

□ 보행우선지구의 운영절차

1 대상지 선정 및 지구경계 설정

○ 교통사고 다발지역, 사고위험 많은 지역
○ 보행여건이 열악한 지역
○ 주민이 원하는 지역

2 현황조사 및 문제점 진단

○ 주민으로부터 정보수집(설문조사, 의견조사)
○ 교통 및 도로이용 현황
- 주요지점 교통량, 차량이용, 교통규제 실시여부

3 기본계획안 작성

○ 교통규제계획 : 통과교통량 억제, 과속방지를 위한 속도제한
○ 보행시설물의 정비, 경관 및 환경에 대한 배려

4 주민이해와 계획안 합의를 위한 예비실험

○ 대상 : 지역주민, 소방서, 응급병원, 노선버스회사, 경찰서 등
○ 방법 : 현장실험과 지역주민에 대한 계획안 홍보 병행, 의견 수렴 후 기본계획안 수정

5 사업시행 및 평가

○ 주민의견을 반영한 실시계획안 작성
○ 교통규제 실시(경찰) 및 도로구조 개선(관할 자치구)
○ 사업시행 후 정비효과 평가 및 자료화
○ 유지관리계획

9. 보행시설물의 정비 (안 제24조)

□ 시장 또는 군수가 이동편의증진기본계획에 따라 보행환경의 개선을 위하여 필요한 경우에는 보도, 버스·택시 정류소, 횡단보도, 육교 또는 지하도 등을 정비할 수 있도록 함

□ 보행시설물의 구조와 시설기준은 하위법령에서 규정

10. 도로 점용물의 이설 (안 제24조)

□ 보행환경개선을 위하여 필요한 경우에는 도로 점용물의 이설을 도로관리청과 협의하여 도로점용주에게 그 이설을 요청

□ 도로점용물의 이설에 따르는 비용은 시장 또는 군수가 부담

11. 불법시설물의 정비 (안 제26조 내지 제27조)

□ 시장 또는 군수는 보행에 장애를 주는 불법시설물을 정비

□ 불법시설물을 정비하는 경우 또는 급속한 실시를 요하여 행정대집행법 제3조제1항 또는 제2항의 규정에 의한 절차에 의하면 그 목적을 달성할 수 어려운 경우에 당해 절차를 거치지 아니하고 불법시설물의 제거 등 필요한 조치를 할 수 있는 행정대집행법의 적용특례 규정

12. 기타 사항

□ 실태조사(안 제5조)

○ 교통약자의 이동편의 증진을 위한 정책의 기초자료로 활용하기 위하여 이동실태, 편의시설 설치현황, 보행환경개선 실태에 대하여 조사

□ 연구·개발의 촉진(안 제6조)

○ 교통약자의 이동편의를 위한 교통수단·여객시설 표준, 장애인 또는 고령자의 자가운전에 필요한 운전장치 또는 차량 개발 등을 교통체계효율화법에 의한 국가교통기술개발계획에 반영하여 추진

□ 교통사업자 등의 교육(안 제13조)

○ 교통사업자 등을 대상으로 교통수단·여객시설의 편의시설 설치 및 관리, 고객서비스 개선에 관하여 교육

□ 시정명령(안 제30조)

○ 교통수단·여객시설을 검사한 결과 필요하다고 인정되는 경우에는 편의시설의 사용 제한, 개선 및 설치 명령

□ 이행강제금(안 제34조)

○ 시정명령을 이행하지 아니한 시설주에 대하여 편의시설 설치비용을 고려하여 3천만원 이하의 이행강제금을 부과

Ⅳ. 推進日程

□ 초안마련 : 2~3월

□ 전문가 자문회의 : 2. 26, 3. 11

□ NGO 정책자문회의 : 3. 25

□ 공청회 개최 : 4. 20

□ 부처의견수렴 : 4. 15~28

※「교통약자의이동편의증진방안」 국무회의보고(4. 27)

□ 입법예고 : 4월말

□ 규제개혁 심사 : 5~6월

□ 법제처 심사(국무회의 포함) : 6~7월

□ 국회제출 : 8월

V. 法案 全文

법률 제 호

교통약자의이동편의증진법(안)

제1장 총 칙

제1조(목적) 이 법은 교통약자가 목적지까지 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 교통수단 및 여객시설의 편의시설 설치를 촉진하고 보행환경을 개선함으로써 이들의 사회참여와 교통복지 증진에 이바지하여 인간중심적 교통체계를 구축함을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

1. "교통약자"라 함은 장애인, 고령자, 임산부, 어린이, 영유아를 동반한 자, 외국인 등 교통수단 및 여객시설의 이용 또는 보행에 불편을 느끼는 자를 말한다.
2. "교통행정기관"이라 함은 교통수단의 운행 또는 여객시설의 설치·운영에 관하여 지도·감독을 행하는 중앙행정기관의 장, 특별시장·광역시장·도지사(이하 "시·도지사"라 한다) 또는 시장·군수·구청장(자치구의 구청장을 말한다. 이하 같다)을 말한다.
3. "교통수단"이라 함은 사람의 운송에 이용되는 다음 각목의 것을 말한다.
   가. 여객자동차운수사업법 제3조제1항제1호의 규정에 의한 노선여객자동차운송사업에 사용되는 승합자동차
   나. 도시철도법 제3조제1호의 규정에 의한 도시철도의 운행에 사용되는 차량
   다. 철도산업발전기본법 제3조제1호의 규정에 의한 철도중 여객을 운송하기 위한 차량
   라. 항공법 제2조제1호의 규정에 따른 민간항공에 사용하는 비행기
   마. 그밖에 대통령령이 정하는 교통수단

4. "여객시설"이라 함은 다음 각목의 시설로서 여객의 승강, 대합 등의 용도로 제공되는 것을 말한다.
   가. 여객자동차운수사업법 제2조제5호의 규정에 의한 여객자동차 터미널시설 및 동법 제3조제1항제1호의 사업을 위한 정류소
   나. 도시철도법 제3조제1호의 규정에 의한 도시철도중 차량을 제외한 도시철도시설
   다. 철도산업발전기본법 제3조제2호의 규정에 의한 철도시설
   라. 도시교통정비촉진법 제2조제3호의 규정에 의한 환승시설
   마. 항공법 제2조제5호의 규정에 의한 공항
   바. 그밖에 대통령령이 정하는 교통시설
5. "교통사업자"라 함은 교통주관기관으로부터 사업의 면허·허가·인가 등을 받아 교통수단을 운행하거나 여객시설을 설치·운영하는 개인 또는 법인을 말한다.
6. "편의시설"이라 함은 교통약자가 교통수단 및 여객시설을 이용함에 있어 이동의 편리를 도모하기 위한 시설과 설비를 말한다.
7. "특별교통수단"이라 함은 심각한 이동상의 제약을 가진 장애인 또는 고령자의 이동원활화를 지원하기 위하여 운행되는 특수차량을 말한다.
8. "보행환경"이라 함은 교통약자를 포함한 보행자의 통행에 영향을 미치는 시설 또는 제도를 말한다.
9. "보도"라 함은 도로법 제2조의 도로중 특별시장·광역시장 ·시장 또는 군수가 관리청인 도로중 연석선, 안전표시 그밖에 이와 비슷한 공작물로써 그 경계를 표시하여 보행자의 통행에 사용하도록 된 부분을 말한다.

제3조(국가 등의 책무) 국가 및 지방자치단체는 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 교통수단 및 여객시설의 이용편의 또는 보행환경개선을 위한 정책을 수립하고 이를 시행하여야 한다.

제4조(교통사업자 등의 의무) ①교통사업자는 교통약자의 이동편의 증진을 위하여 이 법에서 정하는 편의시설의 설치기준을 준수하고 교통약자에 대한 서비스 개선을 위하여 지속적으로 노력하여야 한다.

②교통수단을 제조하는 사업자는 교통약자가 편리하게 이동할 수 있는 구조·설비 또는 장치를 개발·제조하기 위하여 노력하여야 한다.

제5조(실태조사) ①건설교통부장관은 교통약자의 이동편의를 위한 정책의 기초자료로 활용하기 위하여 건설교통부령이 정하는 바에 의하여 다음 각호의 사항을 조사하여야 한다.

1. 교통약자의 인구현황
2. 교통약자의 이동실태
3. 교통수단 또는 여객시설의 편의시설 설치현황
4. 보행환경개선 실태
5. 그밖에 교통약자의 보호 또는 지원을 위하여 필요한 사항

②건설교통부장관은 제1항의 규정에 의한 실태조사의 실시에 필요한 범위안에서 교통행정기관 및 교통사업자 등에게 필요한 자료의 제출 또는 지원을 요청할 수 있으며, 교통행정기관 또는 교통사업자는 특별한 사유가 없는 경우 이에 응하여야 한다.

제6조(연구·개발의 촉진 등) ①건설교통부장관은 교통약자의 이동편의를 증진하기 위하여 다음 각호의 사항에 관한 연구·개발사업을 교통체계 효율화법에 의한 국가교통기술개발계획에 반영하여 추진하여야 한다.

1. 교통약자의 이동편의를 위한 교통수단 및 여객시설의 표준
2. 장애인 및 고령자의 자가운전에 필요한 운전장치 또는 차량
3. 장애인용 택시 등 특별교통수단
4. 보행환경의 개선
5. 그밖에 대통령령이 정하는 사항

②건설교통부장관은 제1항의 규정에 의한 연구·개발의 결과를 지방자치단체 및 교통사업자 등에게 보급하여 교통약자의 이동편의를 촉진하여야 한다.

제2장 이동편의증진기본계획 등

제7조(이동편의증진기본계획의 수립) ①특별시장·광역시장·시장 또는 군수(이하 "시장 또는 군수"라 한다)는 당해 지역의 교통수단 및 여객시설의 편의시설 설치를 촉진하고 보행환경을 개선하기 위하여 이동편의증진기본계획(이하 "기본계획"이라 한다)과 이를 집행하기 위하여 연차별시행계획을 수립하여 시행하여야 한다. 다만, 시 또는 군의 위치, 교통약자의 규모, 교통수단 또는 여객시설의 규모 등을 감안하여 대통령령이 정하는 시 또는 군은 기본계획을 수립하지 아니할 수 있다.

②기본계획에는 다음 각호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 교통약자의 이동원활화 정책의 기본방향 및 목표에 관한 사항
2. 교통수단 및 여객시설의 편의시설 설치 현황 및 보행환경 실태
3. 교통수단 및 여객시설의 편의시설의 개선·확충에 관한 사항
4. 보행환경 개선에 관한 사항
5. 특별교통수단의 도입에 관한 사항
6. 계획의 추진에 소요되는 재원조달 방안
7. 그밖에 대통령령이 정하는 사항

③시장 또는 군수는 제1항의 규정에 따라 기본계획을 수립함에 있어 제2항 각호의 사항중 국토의계획및이용에관한법률에 의한 도시계획시설에 관하여는 동법에 의하여 수립된 도시관리계획에 따라야 한다.

④시장 또는 군수는 기본계획의 수립을 위하여 필요한 기초자료를 수집하기 위하여 관계 행정기관의 장 또는 교통사업자에게 자료의 제출을 요구할 수 있다. 이 경우 특별한 사유가 없는 한 관계 행정기관의 장 또는 교통사업자는 이에 응하여야 한다.

⑤기본계획의 수립기준 등은 대통령령이 정하는 바에 의하여 건설교통부장관이 이를 정한다.

제8조(기본계획의 승인 등) ①시장 또는 군수는 제7조의 규정에 의하여 기본계획을 수립 또는 변경하는 때에는 대통령령이 정하는 바에 따라 건설교통부장관의 승인을 얻어야 한다.

②건설교통부장관은 제1항의 규정에 의하여 기본계획을 승인하고자 하는 때에는 관계 중앙행정기관의 장과 협의한 후 도시교통정비촉진법 제32조의 규정에 의한 중앙도시교통정책심의위원회의 심의를 거쳐야 한다.

③제2항의 규정에 의하여 협의의 요청을 받은 관계 중앙행정기관의 장은 특별한 사유가 없는 한 그 요청을 받은 날부터 30일 이내에 건설교통부장관에게 의견을 제시하여야 한다.

④건설교통부장관은 기본계획을 승인한 때에는 관계 중앙행정기관의 장과 시장 또는 군수에게 관계 서류를 송부하여야 하며, 관계 서류를 송부받은 시장 또는 군수는 대통령령이 정하는 바에 따라 이를 공고하고 일반이 열람할 수 있도록 하여야 한다.

제9조(기본계획의 정비) 시장 또는 군수는 5년마다 관할구역의 기본계획에 대하여 그 타당성 여부를 전반적으로 재검토하여 이를 정비하여야 한다.

제3장 교통수단 및 여객시설의 편의시설 설치 등

제10조(편의시설 설치기준) ①교통수단 및 여객시설에 설치하여야 하는 편의시설의 종류는 대상수단 또는 시설의 규모·용도 등을 고려하여 대통령령으로 정한다.

②편의시설의 구조·재질 등에 관한 세부기준은 건설교통부령으로 정한다.

③이 법에서 특별히 정하고 있지 아니한 편의시설의 기준에 관하여는 장애인·노인·임산부등의편의증진보장에관한법률 등 관계 법률이 정하는 바에 따른다.

제11조(편의시설 설치 등) ①교통사업자는 교통약자가 교통수단 및 여객시설을 편리하게 이용할 수 있도록 다음 각호의 1에 해당하는 경우 설치기준에 적합하게 편의시설을 갖추고 이를 유지·관리하여야 한다.

1. 교통수단을 새로 교체하거나 개량하는 경우
2. 여객시설을 설치하거나 대통령령이 정하는 대규모 개량을 하는 경우

②교통사업자는 대통령령이 정하는 바에 의하여 설치된 편의시설을 정기적으로 점검하고 그 결과를 시장·군수에게 제출하여야 한다.

제12조(기준적합성 심사) 교통행정기관은 교통사업자에 대한 면허·허가·인가 그밖의 처분의 신청이 있는 경우에는 제10조의 편의시설 설치기준에 적합한지 여부를 심사하여야 한다.

제13조(교육 등) ①교통사업자는 건설교통부령이 정하는 바에 의하여 건설교통부장관이 실시하는 교통수단·여객시설의 편의시설 설치 및 관리 등에 관한 교육을 받아야 한다.

②건설교통부장관은 건설교통부령이 정하는 바에 의하여 제1항의 규정에 의한 교육에 소요되는 경비를 교육대상자로부터 징수할 수 있다.

③교통사업자는 그 직원에 대하여 교통약자의 이동원활화를 도모하기 위하여 필요한 교육을 매년 1회 이상 실시하여야 한다.

제14조(버스에 대한 이용보장) ①버스를 운영하는 교통사업자(이하 "버스운송사업자"라 한다)는 교통약자가 안전하고 편리하게 이용할 수 있도록 승·하차 시간을 충분히 제공하여야 한다.

②교통행정기관은 여객자동차운수사업법 제5조의 규정에 의하여 여객자동차운송사업 면허를 하고자 하는 때에 차량의 바닥이 낮아 승·하차가 편리한 버스(이하 "저상버스"라 한다)를 대통령령이 정하는 일정규모 이상으로 노선버스로 운영하고자 하는 사업자에게 우선적으로 사업면허를 할 수 있다.

③국가 및 지방자치단체는 버스운송사업자가 여객자동차운수사업법 제75조의 규정에 의하여 차량을 교체할 필요가 있는 경우에는 제7조의 기본계획에 따라 계단이 없어 수평승하차가 가능한 버스(이하 "저상버스"라 한다)로 우선 교체할 수 있도록 지원할 수 있다.

④시장 또는 군수는 저상버스의 운행을 위하여 필요한 경우에는 도로, 버스정류소 등을 정비하여야 한다.

제15조(도시철도에 대한 이용보장) ①도시철도를 운영하는 교통사업자는 도시철도 차량의 일정부분을 교통약자 전용차량으로 운행하여야 한다.
②제1항의 전용차량의 시설기준 및 운행방법은 건설교통부령으로 정한다.

제16조(특별교통수단) ①시장 또는 군수는 대중교통수단을 이용할 수 없는 장애인 또는 고령자의 이동편의를 위하여 건설교통부령이 정하는 바에 의하여 일정규모 이상의 특별교통수단을 운행할 수 있다.
②특별교통수단은 다음 각호의 것을 포함한다.
1. 집에서부터 목적지까지 이동을 지원하는 이동수단
2. 정기적으로 정하여 노선을 이동하는 순회 이동수단
3. 제1호 및 제2호의 수단과 병행하여 이동을 지원하는 수단
③시장 또는 군수는 특별교통수단의 원활한 운영을 위하여 이동지원센터를 설치할 수 있다.
④특별교통수단의 차량의 종류 및 설비의 설치기준은 건설교통부령으로 정한다.
⑤특별교통수단의 운행시기 및 방법은 당해 시·군의 조례로 정한다.

제17조(장애인의 자가운전) ①국가 및 지방자치단체는 장애인이 자가운전을 통하여 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 필요한 시책을 강구하여야 한다.
②국가는 장애인의 자가운전을 지원하기 위하여 면허제도를 정비하고 운전장치 또는 차량의 개발을 촉진하여야 한다.
③국가 및 지방자치단체는 장애인이 자가운전을 할 수 있는 차량으로 개조할 수 있도록 재정 또는 금융지원을 할 수 있다.

제18조(교통이용정보의 제공) ①시장·군수 또는 교통사업자는 장애인·고령자 또는 외국인이 교통수단 및 여객시설을 편리하게 이용할 수 있도록 안내정보를 제공하여야 한다.
②건설교통부장관 또는 시·도지사는 장애인과 외국인 등을 위한 교통정보를 제공함에 있어 무선통신기술을 기반으로 한 위치기반교통정보체계를 구축하여야 한다.

③제1항 및 제2항의 규정에 의한 교통정보의 제공의 방법 및 운영기준 등은 건설교통부령으로 정한다.

제19조(장애인의 교통요금에 대한 지원 등) ①교통사업자는 장애인의 이동편의 증진과 경제적 부담경감을 위하여 대통령령이 정하는 바에 의하여 이용료의 일부를 감면할 수 있다.

②국가 및 지방자치단체는 제1항의 규정에 의하여 교통사업자가 감면한 요금에 대하여 보조금 지급 또는 조세감면 등 필요한 지원시책을 강구하여야 한다.

제4장 보행환경

제20조(보행우선지구) ①시장 또는 군수는 교통약자를 포함한 모든 보행자들이 안전하고 편리하게 통행할 수 있도록 보행환경개선을 위하여 필요하다고 인정하는 지역을 보행우선지구로 지정할 수 있다.

②제1항의 규정에 의한 보행우선지구의 지정기준은 대통령령으로 정한다.

제21조(보행우선지구내의 조치) ①시장 또는 군수는 보행우선지구안에서 보행자의 안전 또는 편의를 도모하기 위하여 다음 각호의 조치를 시행할 수 있다. 다만, 제3호 및 제6호의 조치는 지방경찰청장 또는 경찰서장에게 요청하여야 한다.

1. 일정구간을 정하여 차량의 통행의 금지 또는 제한
2. 일정구간을 정하여 자동차의 정차 또는 주차의 금지
3. 지구내 차량의 운행속도의 제한
4. 차도폭의 축소 또는 보도폭의 확대
5. 보행시설물의 정비 및 휴식시설의 확충
6. 보행전용도로의 설치
7. 그밖에 대통령령이 정하는 사항

②지방경찰청장 또는 경찰서장은 제1항 단서의 규정에 의한 요청을 받은 때에는 특별한 사유가 없는 한 이에 응하여야 한다.

제22조(보행우선지구의 지정절차 등) ①시장 또는 군수는 보행우선지구를 지정하고자 하는 때에는 대통령령이 정하는 바에 의하여 당해 지역 및 주변지역의 보행여건 등을 포함하는 보행우선지구 지정계획을 수립하고, 공청회를 개최하여 지역주민 및 관계 전문가 등으로부터 의견을 청취한 후 도시교통정비촉진법 제32조의 규정에 의한 해당 지방도시교통정책심의위원회의 심의를 거쳐 확정하고 이를 고시하여야 한다.

②제1항의 규정에 의한 공청회의 개최에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제23조(보행우선지구의 지정해제) ①시장 또는 군수는 대통령령이 정하는 바에 의하여 보행우선지구의 지정목적 달성 등 지정을 해제하여야 할 명확한 사유가 발생한 때에는 그 지정을 해제할 수 있다.

②제1항의 규정에 의한 보행우선지구의 해제 절차 등에 관하여는 제22조를 준용한다.

제24조(보행시설물의 정비) ①시장 또는 군수는 기본계획에 의하여 보행환경개선을 위하여 다음 각호의 시설물을 개선하거나 설치할 수 있다.

1. 보도
2. 버스 및 택시 정류소
3. 횡단보도·육교 및 지하도
4. 보행을 위한 교통신호기
5. 보행 안내표시 및 대중교통정보알림시설
6. 그밖에 대통령령이 정하는 시설

③보행시설물의 구조 및 시설기준은 건설교통부령으로 정한다.

제25조(도로 점용물의 이설) ①시장 또는 군수는 보행환경개선을 위하여 필요한 경우에는 도로관리청과 협의하여 도로법 제40조의 규정에 의하여 도로점용허가를 받은 자에게 점용물의 이설을 요청할 수 있다. 이 경우 도로점용물의 이설을 요청받은 자는 특별한 사유가 없는 한 이에 응하여야 한다.

②제1항의 규정에 의한 도로점용물의 이설에 따르는 비용은 시장 또는 군수가 부담한다.

제26조(불법시설물의 정비) ①시장 또는 군수는 보행에 장애를 주는 불법시설물을 정비하여야 한다.

②시장 또는 군수는 제1항의 규정에 의하여 불법시설물을 정비하기 위하여 필요한 경우에는 관계 행정기관에게 그 시정을 요구할 수 있다.

제27조(행정대집행의 적용특례) ①시장 또는 군수는 불법시설물을 정비하는 경우 또는 급속한 실시를 요하여 행정대집행법 제3조제1항 또는 제2항의 규정에 의한 절차에 의하면 그 목적을 달성하기가 곤란한 경우에는 당해 절차를 거치지 아니하고 불법시설물의 제거 등 필요한 조치를 할 수 있다.

②제1항의 규정에 의한 대집행은 보행환경개선을 위하여 필요한 최소한도에 그쳐야 한다.

③제1항 또는 제2항의 규정에 의한 대집행으로 제거된 시설물 등의 보관 또는 처리에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제28조(국가균형발전특별회계의 지원) 국가는 교통약자의 이동편의증진을 위한 보행환경을 개선하기 위하여 국가균형발전특별법 제34조제2항제1호나목의 규정에 의하여 지방자치단체에게 국가균형발전특별회계에서 자금을 지원할 수 있다.

제5장 보 칙

제29조(자료제출 요구 또는 검사) ①교통행정기관은 교통약자의 이동 편의 증진을 위하여 필요하다고 인정하는 때에는 교통사업자에게 편의시설의 설치 또는 운영에 관련된 필요한 보고를 하거나 자료를 제출하게 할 수 있으며, 관계 공무원으로 하여금 제10조의 규정에 의한 편의시설 설치 여부와 설치된 편의 시설의 설치기준에 적합한지 여부

에 관하여 검사하게 할 수 있다.

②제1항의 규정에 의하여 검사를 하는 공무원은 그 권한을 표시하는 증표를 지니고 이를 관계인에게 내보여야 한다.

제30조(시정명령) 교통행정기관은 제29조의 규정에 의하여 소관 교통수단 및 여객시설을 검사한 결과 필요하다고 인정하는 때에는 교통사업자에게 다음 각호의 조치를 명할 수 있다.

1. 교통수단 및 여객시설의 편의시설 사용 제한
2. 교통수단 및 여객시설의 개선 또는 설치
3. 그밖에 대통령령이 정하는 조치

제31조(벌칙) 제10조의 규정에 의한 편의시설기준을 위반한 교통사업자가 제30조의 규정에 의한 시정명령을 이행하지 아니 하는 경우에는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.

제32조(양벌규정) 교통사업자로서 법인의 대표자 또는 법인이나 개인의 대리인·사용인 그밖의 종업원이 그 법인 또는 개인의 업무에 관하여 제31조의 위반행위를 한 때는 행위자를 벌하는 외에 그 법인 또는 개인에 대하여도 동조의 벌금형을 과한다.

제33조(과태료) ①다음 각호의 1에 해당하는 자는 200만원 이하의 과태료에 처한다.

1. 정당한 사유없이 제5조제2항, 제7조제4항 또는 제29조제1항의 규정에 의한 자료제출 요구에 불응하거나 허위의 자료를 제출한 자
2. 제27조제1항의 규정에 의한 검사를 거부·기피·방해한 자

②제1항의 규정에 의한 과태료는 대통령령이 정하는 바에 따라 건설교통부장관, 시·도지사가 부과·징수한다.

③제2항의 규정에 의한 과태료처분에 불복이 있는 자는 그 처분의 고지를 받은 날부터 30일 이내에 건설교통부장관 또는 시·도지사에게 이의를 제기할 수 있다.

④제2항의 규정에 의하여 과태료처분을 받은 자가 제3항의 규정에 따라 이의를 제기한 때에는 건설교통부장관 또는 시·도지사는 지체없이

관할법원에 그 사실을 통보하여야 하며, 통보를 받은 관할법원은 비송사건절차법에 따른 과태료의 재판을 한다.

⑤제3항의 규정에 의한 기간내에 이의를 제기하지 아니하고 과태료를 납부하지 아니한 때에는 국세 또는 지방세체납처분의 예에 따라 이를 징수하여야 한다.

제34조(이행강제금) ①교통주관기관은 제30조의 규정에 의하여 시정명령을 받은 후 시정기간내에 당해 시정명령을 이행하지 아니한 교통사업자에 대하여 편의시설 설치비용을 고려하여 3천만원이하의 이행강제금을 부과한다.

②제1항의 규정에 의하여 이행강제금을 부과하는 위반행위의 종별과 위반정도에 따른 금액 그밖의 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

③교통행정기관은 제1항의 규정에 의한 이행강제금을 부과하기 전에 제1항의 규정에 의한 이행강제금을 부과·징수한다는 뜻을 미리 문서로써 계고하여야 한다.

④교통행정기관은 제1항의 규정에 의한 이행강제금을 부과하는 경우에는 이행강제금의 금액·부과사유·납부기한·납기관·이의제기방법 및 이의제기기간 등을 명시한 문서로써 행하여야 한다.

⑤교통행정기관은 최초의 시정명령이 있은 날을 기준으로 하여 매년 1회 당해 시정명령이 이행될 때까지 반복하여 제1항의 규정에 의한 이행강제금을 부과·징수할 수 있다.

⑥교통행정기관은 제30조의 규정에 의하여 시정명령을 받은 자가 시정명령을 이행하는 경우에는 새로운 이해강제금 부과를 즉시 중지하되, 이미 부과된 이행강제금은 이를 징수하여야 한다.

⑦제33조제3조 내지 제5조의 규정은 이행강제금의 징수 또는 이의절차에 관하여 이를 준용한다.

제35조(권한의 위임 또는 위탁) ①건설교통부장관은 이 법에 의한 권한의 일부를 대통령령이 정하는 바에 의하여 시·도지사 또는 시장·군수에게 위임할 수 있다.

②건설교통부장관은 이 법에 의한 권한의 일부를 대통령령이 정하는 바에 의하여 교통과 관련한 기관 또는 단체에 위탁할 수 있다.

부 칙

제1조(시행일) 이 법은 공포후 1년이 경과한 날부터 시행한다.

제2조(교통수단 또는 여객시설의 편의시설 설치 경과조치) 교통사업자는 이 법 시행전에 운행된 교통수단 또는 설치된 여객시설에 대하여 이 법 시행일부터 2년 이상 7년 이내의 범위안에서 대통령령이 기한내에 편의시설을 설치하여야 한다. 이 경우 교통사업자에게 지나친 부담이 되지 아니하도록 배려하여야 한다.

제3조(다른 법률의 개정) ①장애인·노인·임산부등의편의증진보장에관한 법률 중 다음과 같이 개정한다.

제2조제5호 내지 제9호를 각각 삭제한다.

제7조제1호 내지 제5호를 각각 삭제한다.