

장애와 접근권

윤상용

(충북대학교 아동복지학과 교수)

주요 학습 문제

- 접근권의 개념은 무엇인가?
- 우리나라 장애인 접근권 실태는 어떠한가?
- 바람직한 장애인 접근권 개선 방안은 무엇인가?

접근권의 개념

- 장애인 등이 아닌 사람들이 이용하는 시설과 설비를 동등하게 이용하고 정보에 자유롭게 접근할 수 있는 권리
 - ▣ 물리적(대상물)접근권: 공공시설등에서 각종 편의를 제공받을 권리
 - ▣ 이동권: 버스, 지하철, 택시 등 각종 교통수단 및 여객시설을 이용하고 보행할 수 있는 권리
 - ▣ 정보접근권: 의사표현과 정보이용에 필요한 통신, 수화통역, 자막, 점자 및 음성도서 등 모든 서비스를 받을 권리
- 우리나라에서는 두 가지 법률로 장애인 접근권 보장
 - ▣ 물리적 접근권/정보접근권: 장애인노인임산부등의 편의증진보장에관한법률(1997년 제정)
 - ▣ 이동권: 교통약자의 이동편의증진법(2005년 제정)

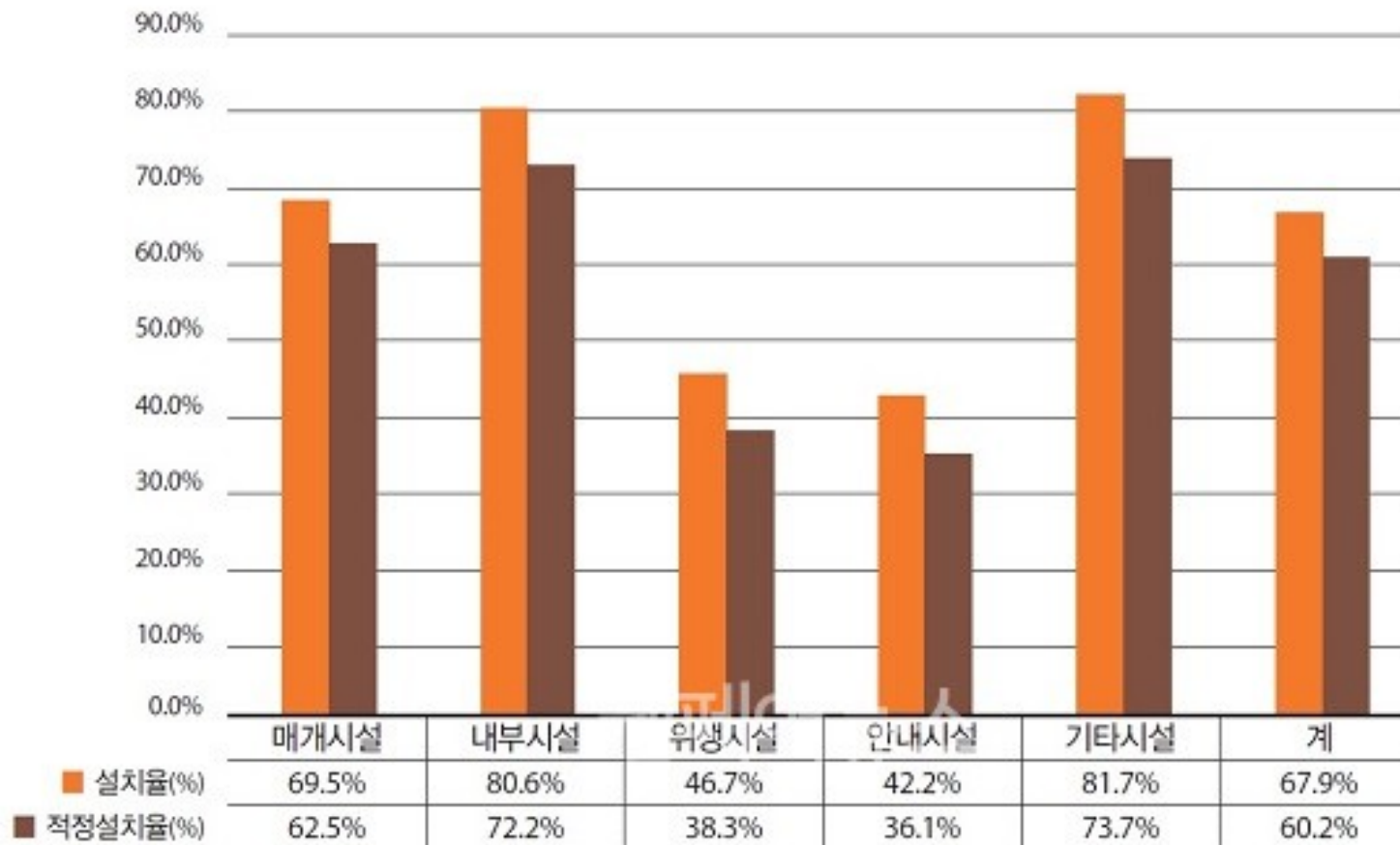
편의시설 개념 및 설치 대상 시설

- 편의시설의 개념
 - 편의시설은 장애인을 포함한 모든 사람들이 건물, 교통시설, 교통수단을 이용하고 이동을 하며, 정보에 접근하는데 있어서 보다 쉽고 편리하게 접근하고 이용할 수 있도록 해주는 시설 또는 설비
- 편의시설 설치 대상 시설
 - 도로, 공원
 - 공공건물 및 공중이용시설
 - 근린생활시설: 슈퍼마켓, 음식점, 도서관, 목욕탕, 주민센터, 우체국, 보건소 등
 - 문화 및 집회시설: 종교집회장, 공연장, 예식장, 전시관, 동식물원 등
 - 판매 및 영업시설: 도소매시장, 여객자동차터미널, 철도역사, 공항시설, 항만시설 등
 - 의료시설: 병원, 장례식장 등
 - 교육연구 및 복지시설: 학교, 학원, 아동관련시설, 노인복지시설, 장애인복지시설 등
 - 운동시설(체육관, 운동장), 업무시설(정부청사, 금융업소, 사무소 등), 숙박시설, 공장, 자동차 관련시설(학원, 주차장), 공중이용시설(교도소, 구치소, 방송국 등), 관광휴게시설(야외극장, 휴게소 등), 기숙사
 - 공동주택: 아파트, 10세대 이상 연립 및 다세대주택
 - 교통수단: 시내버스, 시외버스, 철도차량, 도시철도차량
 - 통신시설: 공중전화, 우체통

편의시설 및 종류

- 매개시설 : 보도 및 접근로, 횡단보도, 지하도 및 육교, 장애인전용주차구역, 주출입구 접근로
- 내부시설 : 출입구(문), 복도 및 통로, 계단, 장애인용 승강기, 장애인용 에스컬레이터, 휠체어리프트, 경사로
- 위생시설 : 장애인용 화장실(대변기, 소변기, 세면기), 욕실, 샤워실 및 탈의실
- 기타시설 : 객실 또는 침실, 관람석 또는 열람석, 접수대 또는 작업대, 매표소·판매기 또는 음료대
- 안내시설 : 시각장애인 유도·안내설비, 점자블록, 안내표시
- 교통시설 설비 및 교통수단 : 개찰구, 승강장, 음향신호기, 버스, 철도차량
- 통신시설 : 공중전화, 우체통

장애인편의시설 설치 현황(2013년)



교통약자 현황

- 교통약자 인구수는 1,278만명으로 전체 인구대비 25.0%를 차지(13년말 기준)
 - 고령자 48.9%, 장애인 11.5%, 임산부 3.4%, 어린이 18.2%, 영/유아를 동반한 자 18.0%
- 장애인 이용 교통수단
 - 도보 28.4%, 버스 22.3%, 지하철 18.2%, 휠체어 10.3%, 자가용 6.7%, 택시 7.2%, 무료셔틀 3.5%, 특별교통수단 2.9%, 철도 1.8%
- 이동편의시설 만족도는 평균 62점
 - 이동편의시설별로 보면, 교통수단에 대한 만족도는 64점, 여객시설에 대한 만족도는 62점, 도로(보행환경)에 대한 만족도는 59점
 - 교통수단의 경우, 항공기의 만족도가 67점으로 가장 높았고, 여객선의 만족도는 60점으로 가장 낮음.
 - 여객시설의 경우, 공항터미널과 철도역사의 만족도는 각각 66점으로 가장 높았으며, 여객자동차터미널과 버스정류장의 만족도는 59점으로 낮음.

교통약자 이동편의시설 종류

□ 이동편의시설 종류

- 교통수단: 안내시설, 승강구, 교통약자 좌석, 장애인 접근표시 등
- 여객시설: 수평이동시설, 수직이동시설, 위생시설, 안내시설, 탑승관련시설
- 버스정류장: 보도부, 점자블록, 안내시설, 기타시설
- 도로(보행환경): 보도, 횡단보도, 차량진출입부, 볼라드, 지하도 및 육교

교통약자 이동편의시설 설치 현황

구분		2014년 (7대도시)		2012년 (7대도시)	
		기준적합률	만족도	기준적합률	만족도
교통 수단	버스	77.1	64	63.5	63
	철도	93.4	65	93.2	66
	도시철도 및 광역전철차량	91.7	66	91.6	67
	항공기	98.2	67	98.0	64
	여객선	17.1	60	16.8	60
	평균	75.5	64	72.6	64
여객 시설	여객자동차터미널	51.5	59	49.8	61
	버스정류장	47.3	59	45.2	59
	철도역사	82.2	66	82.0	64
	도시철도 및 광역전철역사	82.7	64	79.4	64
	공항터미널	82.2	66	81.4	65
	여객선터미널	71.0	59	64.2	61
	평균	69.5	62	67	62
보행환경		74.5	59	74.3	59
평균		73.2	62	71.3	62

장애인 정보격차 실태(2014)

- 가구 PC 보유율: 전체 국민 78.2%, 장애인 74.0%
- 인터넷 이용률: 전체 국민 83.6%, 장애인 59.1%
- 인터넷 이용시 불편사항: 인터넷 활용능력 부족(19.3%), PC 노후(19.1%), 이용비용 부담(17.9%)
- 인터넷 비이용 주 이유: 사용방법 모름 및 어려움(40.1%), 이용 필요성 부재(20.2%), 신체적 불편(17.4%)
- 소셜네트워크서비스(SNS) 이용률: 일반국민 57.2%, 장애인 27.2%
- 온라인커뮤니티 활동률: 일반 국민 27.9%, 장애인 16.6%
- 온라인 사회참여율: 일반국민 27.5%, 장애인 16.6%
- 스마트폰 보유율: 전체국민 78.3%, 장애인 51.3%
- 스마트폰 비이용 주 이유: 이용비용 부담(33.7%), 스마트폰 이용 용도 모름(27.4%), 필요성 부재(13.9%)

장애인 정보접근권 실태

- 장애인 대체자료의 절대적 부족
 - ▣ 우리나라 대체자료 제작은 미국의 10%, 스웨덴의 30% 수준
- 장애인의 방송 접근권 미흡
- 중앙부처 및 지자체의 웹접근성 미흡
- 장애인 정보통신기기 개발 및 보급 미흡

제3차 편의증진국가종합5개년계획(2011~2014) 비전, 목표 및 추진과제

비전

편의증진으로 통합적 사회환경실현

추진 목표

편의시설 설치율 88%, 적정설치율 70%
- 공공기관 설치율 95%, 적정설치율 85%

추진 방향

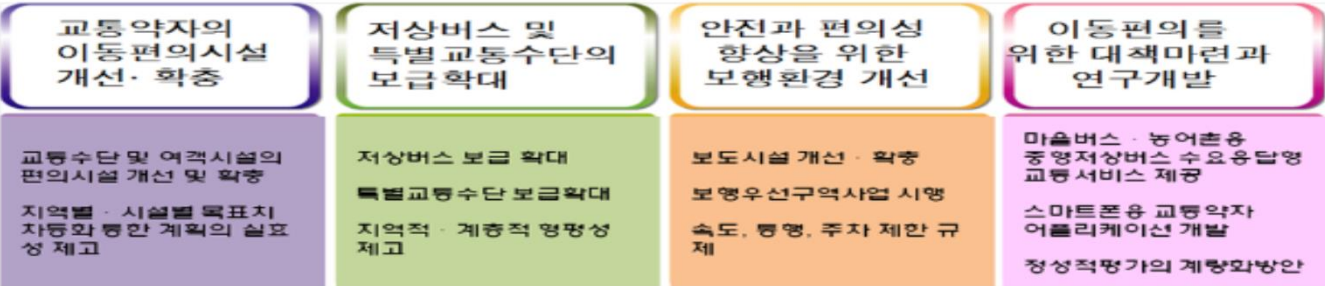
- 편의시설의 적정성 확보
- “무장애” 건축물의 보편화 추구

추진 과제

편 의 약 중			
분야별 편의시설 및 서비스 강화	제도 및 법령 개선	기술개발 및 연구	인식개선 및 정책홍보
<ul style="list-style-type: none"> • 공공시설의 편의 증진 • 주거환경의 편의 증진 • 교육환경의 편의 증진 • 작업환경의 편의 증진 • 근린생활시설의 편의증진 • 문화시설의 편의 증진 	<ul style="list-style-type: none"> • 적합성심사 강화 • 편의시설 설치대상 및 설치기준 개선 • BF인증제도 활성화 	<ul style="list-style-type: none"> • 상세표준도 제작 및 배포 • 장애인 재난방지 시스템 개발 • RFID적용 장애인 전용주차구역 관리시스템 구축 • 편의시설 자동체크 시스템 개발 • 이용자별 편의시설 설계지침 연구 	<ul style="list-style-type: none"> • 편의증진관련 종합정보 제공 • 인식개선 강화 • 정책홍보 실시

제2차 교통약자편의증진계획(2012~2016) 비전 및 추진전략

비전 : 모두가 편리한 교통복지사회 구현
 목표 : ■교통약자의 이동권 보장 ■국가와 지자체 간 연계성 확보
 ■지방계획 실효성 제고 ■교통약자 이동편의 증진 인식제고



SWOT 분석

강점 (Strength)	-사회적 형평성 증진 정책에 따른 교통약자 지원확대 -교통약자 이동권 보장에 대한 시민의 인식개선 -교통약자 이동권 확보를 위한 법적 근거 마련
약점 (Weakness)	-교통약자 보호정책에 대한 비우호적인 시각존재 -지동차우선 교통문화로 교통약자 우선적 배려의 결여 -국가재정투자를 위한 사회적 합의 및 정치적 부족
기회(Opportunity)	-사회고령화로 고령자 이동편의 증진 대책 중시 -교통사고로 인한 후천적 지체장애인 증대와 인식개선 -교통약자의 이동권 확보를 위한 사회적 요구증대 -교통약자 사회참여기회 보장의 필요성 증대
위협(Threat)	-정책실현을 위한 예산확보의 어려움 -이동편의시설의 소극적, 형식적 설치가능성 -이동편의정책의 일관성·통합성결여

정보 접근권 개선 방안

- 방송접근권 보장을 위해 자막, 화면해설, 수화통역 등 장애인방송 편성비율 확대
- 장애인 웹접근성 품질 인증 제도 도입, 운영
- 장애인의 수요가 높은 스마트보조기기 등 정보통신보조기기 개발·지원
- 스마트기기 보조장치, 애플리케이션 등 장애인의 정보 접근 이용에 도움을 수 있는 정보통신보조기기 개발·지원 및 장애인에게 필요한 정보통신보조기기 보급(화면낭독S/W, 특수마우스, 영상전화기 등)
- 전국 정보화교육기관을 활용하여 장애인에게 모바일 활용교육 및 SNS 교육 실시

유니버설 디자인(universal design)

- 장애의 유무나 연령 등에 관계없이 모든 사람들이 제품, 건축, 환경, 서비스 등을 보다 편하고 안전하게 이용할 수 있도록 설계하는 것으로, 미국의 로널드 메이스에 의해 처음 주창되었다. “모두를 위한 설계” (Design for All)라고도 한다.

유니버설 디자인의 7가지 원칙

- 공평한 사용 (equitable use): 누구라도 차별감이나 불안감, 열등감을 느끼지 않고 공평하게 사용 가능한가?
- 사용상의 융통성 (flexibility in use): 서두르거나, 다양한 생활환경 조건에서도 정확하고 자유롭게 사용 가능한가?
- 간단하고 직관적인 사용 (simple and intuitive): 직감적으로 사용방법을 간단히 알 수 있도록 간결하고, 사용 시 피드백이 있는가?
- 정보 이용의 용이 (perceptive information): 정보구조가 간단하고, 복수의 전달수단을 통해 정보입수가 가능한가?
- 오류에 대한 포용력 (tolerance for error): 사고를 방지하고, 잘못된 명령에도 원래 상태로 쉽게 복귀가 가능한가?
- 적은 물리적 노력 (low physical effort): 무의미한 반복동작이나, 무리한 힘을 들이지 않고 자연스런 자세로 사용이 가능한가?
- 접근과 사용을 위한 충분한 공간 (size and space for approach and use): 이동이나 수납이 용이하고, 다양한 신체조건을 가진 사용자도 함께 사용이 가능한가?