

교통영향평가 제도를 활용한 장애인·노약자의 교통편의 개선방안



설재훈

1. 서론

우리나라의 장애인수는 2002년 9월 현재 등록 장애인 125만명을 포함하여 총 150만명(전인구의 3.2%)에 이르고 있고, 이 중 76%는 혼자서 외출이 가능한 장애인이며, 46.5만명이 직장 출퇴근, 5.4만명이 학교 통학 등을 위해 매일 활동하는 것으로 추정되고 있다.

또한, 우리나라의 65세 이상 노인 수는 2003년 현재 397만명, 5~9세 어린이(유아) 수는 344만명이며, 대부분의 노인 및 어린이가 장애인과 마찬가지로 버스·지하철 등 대중교통 이용과 도로보행에 불편을 겪고 있는 이동제한자(The mobility handicapped)에 속하고 있다.

그 동안 정부는 장애인 및 노약자의 교통편의를 제고하기 위하여 특별수송서비스의 도입, 도시철도의 편의시설 설치 등을 적극 추진하여 왔으나, 아직까지 장애인 및 노약자의 근본적인 교통문제 해결에는 미흡한 실정이다.

- 이동편의시설이 부족하고 교통수단간 연계체계가 미흡
- 장애인 셔틀버스, 장애인 전용콜택시 도입실적 및 이용률이 저조
- 장애인 보행환경 및 운전면허제도가 취약

이와 같은 장애인·노약자 교통문제에 대하여 그 동안 보건복지부를 중

심으로 여러 가지 대책이 추진되었지만, 정작 대한교통학회 및 교통기술 사회를 비롯하여 교통전문가들 사이에서는 많은 논의가 이루어지지 못하고 다소 소홀하게 다루어진 것이 사실이었다.

따라서 본 연구는 장애인 및 노약자의 교통문제 해결을 위하여 우리나라의 장애인 및 노약자의 교통 현황 및 문제점을 분석하고, 교통영향평가 제도를 활용하여 장애인 및 노약자를 위한 교통편의 개선방안을 제시하는 것을 목적으로 하였다.

또한, 이와 같은 노력은 미국의 경우 1998년 『교통형평법(Transportation Equity Act for the 21st Century(TEA 21))』에서 향후 교통정책의 방향을 효율성(Efficiency)을 추진하는 동시에 교통서비스 제공의 ‘형평성(Equity)’을 증진하는 것을 주요 목표로 설정하고, 교통약자에 대한 대책을 강화하는 것과 일맥상통하는 것으로서, 향후 우리나라의 교통정책 방향 전환에 중요한 계기가 될 수 있을 것이다.

II. 장애인·노약자의 범주

1. 교통약자의 정의

1) 일반적 개념

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, “이동제한자”라 함은 영어의 “the mobility handicapped”의 개념으로서, 도보를 포함해 교통수단을 이용하여 이동할 때, 신체적 이유에 의해 이동을 제약 당하는 사람들로서, 고령자·장애인만에 한정하지 않

고, 일시적 장애인, 임산부, 아기를 업고 있는 사람, 무거운 짐을 가지고 있는 사람 등을 포함한 개념이다.

2) 협의 및 광의의 정의

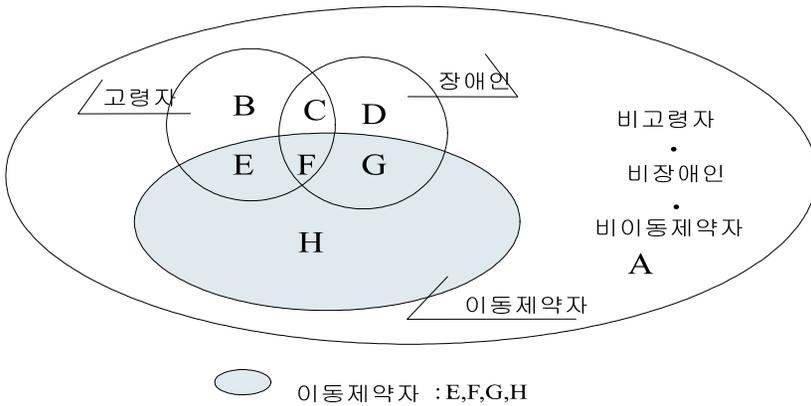
따라서 “교통약자”라고 하는 개념은 다음과 같이 협의의 개념과 광의의 개념으로 정의할 수 있다.

- 협의의 “교통약자” : 교통수단을 이용하여 이동할 때 신체적 이유로 인하여 여러 가지 이동상의 제약을 당하는 사람들을 말하며, “이동제한자(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 21세기의 복지교통 서비스의 관심 대상이 되는 사람들이라고 할 수 있음.

2. 교통약자의 인구비율

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

우리나라의 경우 이와 같은 교통약자 또는 이동제한자에 대한 상세한 분석결과가 아직은 없지만, 대략적으로 2003년말 현재 전체 인구의 약 25.6%에 해당하는 약 1,215만 명이 장애인, 고령자, 임산부, 어린이, 영·유아를 동반한 사람 등으로서 교통약자 그룹에 해당하는 것으로 나타나고 있다.



- E : 고령자중의 이동제한자 그룹
- F : 고령자이고 장애인중의 이동제한자 그룹
- G : 장애인중의 이동제한자 그룹
- H : 비고령자, 비장애인중의 이동제한자 그룹

〈그림 1〉 교통약자(이동제한자)의 개념도

〈표 1〉 우리나라의 교통약자 인구비율(2003년말 기준)

구분	소계	장애인	고령자	임산부	어린이 (5-9세)	영·유아를 동반한 자
인구	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.

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.

Ⅲ. 장애인·노약자의 교통 현황 및 문제점

1. 도로(보행)

1) 보도

우리나라의 도로는 지형상 평지가 많지 않은 관계로 경사가 많이 나있

다. 주로 도심은 평지에 가깝게 보도가 설치되어 있으나, 시외곽으로 나갈수록 경사가 급한 곳이 많고 장애인은 매우 힘이 들 수 밖에 없다.

또한 평지로 되어 있는 보도도 보도블록 설치의 잘못으로 틈새가 있고, 차량진입로 형식의 연석경사로가 설치되어 있어 턱이 생성되어 있으며, 보도에 차량진입을 막기 위한 블라드가 있고, 또한 휠체어장애인이나 시각장애인이 이동하여 시설에 접근하기에는 너무나 많은 장애물이 있다. 그 예로는 보도의 각종 노점상의 좌판과 광고간판 등 보행장애물의 전시장을 방불케 할 정도이다.

2) 횡단보도

횡단보도의 경우엔 점자블록의 적정설치와 턱낮추기가 관건이며, 시각장애인용 교통신호기를 설치하고, 블라드의 완전한 제거나 제거가 어려울 경우 시각장애인이 걸려서 넘어지지 않을 정도의 길이로 설치하는 것이 필요하나 실제 설치는 그렇지 못하다. 또한 블라드간의 간격이 좁아서 휠체어가 지나가기 어려운 문제점이 있다.

3) 지하도 및 육교

지하도로 내려가는 계단의 옆에 경사로 설치가 힘든 상황인 경우 리프트를 설치하거나 승강기를 설치하여야 하나 이러한 시설이 미비한 상황이고, 조명의 밝기도 어두운 편이다.

4) 휴게시설 및 지하도 상가

이들 시설은 주로 민간시설이고 편의증진법이 시행되기 전부터 운영되어 오던 시설들이라 장애인 등 편의시설에 대한 인식부족과 함께 재정적 부담 때문에 편의시설의 설치가 거의 전무하다시피한 곳이다. 따라서 세제지원이나 금융지원을 통해 자발적으로 설치할 수 있도록 유도하여야 하나 그렇지 못하다.

5) 장애인전용주차구역

장애인편의시설 종류 중에 유일하게 장애인전용인 시설로서 나름대로

사회적인 인식이 되어 있으며, 또한 지방자치단체 조례로 시행되고 있어 그나마 적정하게 설치되어 있고, 운영도 되어지는 편이다.

그러나 바닥의 주차구역표시는 잘 되어 있으나 입식 안내판은 여전히 제대로 설치되어 있지 않은 곳이 많아 장애인 등이 쉽게 주차할 수 있도록 유도하지 못하는 문제점이 있다.

6) 중앙차로제

서울시 시내버스운행체계 개편과 관련하여 버스중앙전용차로 시설중 장애인 편의시설은 점자블록과 연석 경사로 및 승차대기자를 위한 공간에 일부 문제점이 있다.

점자블록의 경우 승차장 앞에 경고형 점형블록이 아니라 유도형 선형블록이 길게 설치되어 있는 곳이 있다. 또한 연석 경사로의 경우 높이가 15cm에 길이 1m 정도로 기울기가 완화된 기준을 적용하더라도 맞지 않는 6.6분의 1기울기로서 휠체어 장애인이 혼자 힘으로 경사로를 오르기가 쉽지 않게 되어 있다.

또한 승차자를 위한 대기공간이 협소한 관계로 출퇴근 시간 밀려드는 인파로 비장애인도 힘든 상황에서 장애인이 버스를 타기 위해 승차장에서 대기하기란 불가능한 경우가 많다.

2. 대중교통

우리나라의 대표적인 대중교통수단으로는 버스, 지하철, 택시를 들 수 있다. 버스, 지하철, 택시의 공통점을 들 수 있다면, 모두 비장애인 위주의 설비와 서비스를 제공하고 있으며, 장애인·노인·어린이·외국인 등의 이용이 어렵거나 불가능하다는 것이다.

1) 대중 버스

아직까지 지하철은 서울, 부산, 광주, 대구, 대전 등 광역시 중심으로만 건설되고 운행되고 있어, 우리나라 전체를 놓고 볼 때, 가장 대중적인 교통수단은 버스가 될 수밖에 없다.

지체장애인의 경우에는 버스정류소까지의 이동과 승하차 그리고 착석 등이 문제가 되며, 시각장애인의 경우에는 버스의 노선 및 도착 유무 확인 그리고 목적지 도착 여부 확인 등 정보가 문제가 된다.

청각장애인의 경우에는 오히려 승차 후에 현재의 위치가 목적지에 온 것인지 아닌지의 여부를 알 수 있는 정보의 문제가 가장 심각하다.

2) 택시

택시의 경우에는 요금, 승하차, 휠체어 등 보조기구의 탑재 등이 문제가 된다. 요금의 경우 우리나라의 택시 요금이 다른 OECD가입 국가에 비해 현저히 저렴한 수준이라고 하더라도 장애인 등이 이용하기에는 부담이 되는 것이 사실이다.

특히 버스와 지하철과 같은 저렴한 요금의 교통수단에 대한 접근이 제한되거나 불가능한 상황에서 택시의 이용만 강요받는 현실을 감안한다면, 요금의 문제는 가벼운 문제만은 아니다.

승하차의 문제 역시 휠체어를 사용하는 장애인에게는 심각한 고민거리이다. 스스로의 힘으로 휠체어에서 좌석으로 옮겨 앉을 수 있다고 하더라도 불편하기는 마찬가지이며, 더욱이 좌석으로 옮겨 앉기 위해 동행인이 없을 경우 운전자의 도움을 받아야만 하는 것은 더욱 곤혹스러운 일이다.

특히 우리나라의 택시의 경우 트렁크에 LPG연료탱크가 설치되어 있으며, 이로 인해 트렁크 공간이 협소하여 휠체어가 들어가지 않고 트렁크가 닫히지 않게 된다. 그 결과 택시 운전자들이 휠체어 사용자들의 탑승을 꺼려하거나 거부하는 행위로 이어지게 된다.

3) 지하철

지하철의 경우에는 지상에서 매표소, 매표소에서 승강장까지의 이동, 개찰구의 통과, 승강장의 추락위험, 승강장과 전동차 사이의 단차 및 간격 차이, 전동차 내의 착석공간 등이 문제점으로 지적이 되고 있다.

먼저 지상에서 매표소(또는 대합실), 매표소에서 승강장까지의 승강설비는 엘리베이터가 최선이지만, 아직은 휠체어리프트가 설치되어 있는 역사들이 훨씬 많으며, 계단 외의 승강설비가 없는 역사들은 더욱 많다. 그

러나 휠체어리프트의 경우 오랜 이동시간, 잦은 고장, 사고의 위험 등으로 이동을 보장하기에는 역부족이다.

개찰구 역시 현재는 비상개찰구를 통해 역무원이 열어줄 경우에만 이동할 수 있다. 따라서 일반 개찰구와 같이 설치하되 넓게 설치된 개찰구가 필요하다.

승강장에서의 추락사고 역시 계속 이어지는 사고들이다. 이를 방지하기 위해서는 현재처럼 경고용 점자블록만으로는 불가능하다. 조속한 시일 내에 스크린 도어 등을 설치해야 한다.

최근 대두되는 가장 심각한 문제는 전동차와 승강장 사이의 단차 및 간격 차이의 문제이다. 가장 넓은 곳의 경우 30cm가 넘는 간격의 경우는 어른들의 경우에도 빠지기 쉬우며, 어린아이의 경우 몸까지 빠질 수 있다. 특히 휠체어의 경우에는 바퀴가 빠져 사고의 위험이 크다.

4) 고속철도

2004년 2월 장애인이동권연대는 40여명의 장애인들과 함께 고속철도 시승식을 하면서, 고속철도의 장애인 탑승 환경에 대해 조사하였다. 조사 결과, 수 조원을 들인 고속철도는 장애인이 안전하고 편리하게 이용하는데 있어 많은 문제점을 발견하게 되었다.

휠체어 사용자가 고속철도에 승하차하기 위해 반드시 필요한 승강설비인 이동식 수직형 리프트 시설은 갖추어져 있지 않았다.

객차 내부의 통로는 불과 47cm로 최근 사용이 증가하고 있는 전동형 휠체어나 스쿠터는 물론 수동 휠체어로도 제대로 접근할 수 없다.

그나마 설치되어 있는 편의시설은 특실에 2석 설치한 휠체어 사용자용 좌석이 전부여서, 대다수의 장애인들이 휠체어를 포기하고 비장애인들에게 업혀 열차에 탑승하여야 했다.

3. 특별교통수단

현재 우리나라의 대표적인 특별교통수단은 무료셔틀버스와 장애인콜택시이다. 그러나 무료셔틀버스의 경우 긴 배차간격, 집에서 정류소까지의 먼

거리, 노선의 한계 등으로 인해 실제 이동보장을 위해서는 역부족이다.

반면에 장애인콜택시의 경우 휠체어 사용자들의 이동지원을 가장 잘 지원해주고 있는 제도 가운데 하나이다. 그러나 장애인콜택시의 경우 비싼 요금, 차량의 부족으로 인한 연결의 어려움, 신분 확인 등 불필요한 개인 정보의 침해, 운행 시간의 제한 등이 가장 대표적인 문제점 등이다.

요금의 경우 일반 택시의 40%에 불과하지만, 현재 버스 등을 탈 수 없는 현실에서 장애인콜택시만 이용해야 하는 휠체어 사용자의 입장에서 보면, 매일 이용하기 어려운 부담스러운 요금이다.

차량의 부족은 더욱 심각한 문제인데, 현재 서울시의 경우 100대를 운영하고 있지만, 5부제로 운영되고 실제로 운행되는 차량은 80대 미만이다. 그러나 하루에 신청자는 1천여명에 달하는 것으로 집계되고 있다.

Ⅳ. 교통영향평가 제도를 활용한 장애인·노약자의 교통편의 개선방안

이상과 같은 장애인·노약자의 교통문제를 개선하는 방안에는 여러 가지 방안이 있다.

이 글에서는 교통영향평가 제도를 활용하여 장애인·노약자의 교통편의를 개선하는 방안에 대하여 제안한다.

1. 교통영향평가 제도의 현황

현행 「환경·교통·재해 등에 관한 영향평가법」 제2조는 교통영향평가에 대하여 다음과 같이 사업의 시행으로 인하여 발생할 교통장애 등 각종 문제점 또는 그 효과를 예측·분석하고 대책을 강구하는 것으로 정의하고 있다.

交通影響評價: 사업의 施行으로 인하여 발생할 交通障害 등 交通上的
 각종 問題點 또는 그 效果를 豫測·分析하고 이에 대한
 對策 강구

그리고 동법 제4조는 이와 같은 교통영향평가를 다음과 같이 도로, 철도, 공항 등 각종 사업에 대하여 적용하도록 규정하고 있다.

影響評價를 실시하여야 하는 사업(이하 “대상사업”이라 한다)은 다음各號와 같다.

1. 都市의 開發
2. 産業立地 및 産業團地의 造成
3. 에너지開發
4. 港灣의 建設
5. 道路의 建設
6. 水資源의 開發
7. 鐵道(都市鐵道を 포함한다)의 建設
8. 空港의 建設
9. 河川의 이용 및 開發
10. 開墾 및 公有水面의 埋立
11. 觀光團地의 開發
12. 山地의 開發
13. 特定地域의 開發
14. 體育施設·廢棄物處理施設 기타 大統領令이 정하는 施設의 設置
15. 기타 環境·交通·災害 또는 人口에 영향을 미치는 사업으로서 大統領令이 정하는 사업

또한, 동법 시행령 제2조는 교통영향평가를 시행하여야 하는 대상사업으로 다음과 같이 여러 가지 시설을 대상으로 하고 있어서, 장애인 및 노약자에 불편을 겪고 있는 거의 모든 시설을 포함하고 있다.

제 2 조 (영향평가대상사업 등) ① 환경·교통·재해등에관한영향평가법(이하 “법”이라 한다) 제4조제1항제14호에서 “기타 대통령령이 정하는 시설”이라 함은 다음 각호의 시설을 말한다. 다만, 제1호는 환경영향평가분야 및 교통영향평가분야에 한하고, 제2호는 환경영향평가분야에 한하며, 제3호 내지 제24호는 교통영향평가분야

에 한한다.

1. 국방·군사시설
2. 분노처리시설(제외)
3. 주거시설
4. 종교시설
5. 의료시설
6. 업무시설
7. 관람집회시설
8. 전시시설
9. 판매시설
10. 숙박시설
11. 위락시설
12. 자동차 관련시설
13. 방송·통신시설
14. 공장
15. 교육·연구시설
16. 저장시설
17. 관광·휴게시설
18. 사회복지시설
19. 위험물 판매시설
20. 근린생활시설
21. 장례·묘지 관련시설
22. 청소년 수련시설
23. 동물 관련시설
24. 제1호 내지 제23호에 해당되지 아니하는 공공용시설

또한, 동법 시행령 제5조는 평가서 초안에 포함되어야 할 내용으로 다음과 같이 규정하고 있다.

제 5 조 (평가서초안의 작성) ①법 제6조제3항의 규정에 의하여 작성하는 평가서 초안에는 다음 각호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 사업의 개요
2. 영향평가대상지역의 설정
3. 영향평가분야별 현황의 조사 내용
4. 사업계획에 대한 대안별 영향의 분석 및 평가
5. 영향에 관한 분석 및 대책(재해영향평가분야의 대책은 해당 사업지구에 한한다)

또한, 동법의 하위규정으로서 건교부의 「교통영향평가지침」에는 교통영향평가서의 내용항목으로서 다음과 같은 항목을 포함할 것을 규정하고 있다.

평가서의 내용항목

1. 서론
 - 가. 사업의 개요
 - 나. 평가사유 및 평가시기의 적정성
 - 다. 평가범위(시간적·공간적·내용적 범위 및 중점평가항목)
 - 라. 평가결과 요약
 - (1) 중점평가항목별 평가결과
 - (2) 교통영향 및 문제점
 - (3) 종합개선안
2. 교통환경조사 분석
 - 가. 교통시설 및 교통소통 현황
 - 나. 토지이용현황·토지이용계획 및 주변지역개발계획
 - 다. 교통시설설치계획 및 교통관련계획
3. 사업지 및 주변지역의 장래 교통수요
 - 가. 사업 미시행시 수요예측
 - 나. 사업시행시 수요예측
 - 다. 주차수요예측
4. 사업시행으로 인한 문제점 및 개선방안
 - 가. 사업시행으로 인한 문제점
 - (1) 가로 및 교차로 소통

- (2) 진·출입 동선
- (3) 대중교통 및 보행
- (4) 주차시설의 공급과 운영
- (5) 교통안전
- (6) 기타

나. 개선방안(수요예측분석과의 연계)

- (1) 사업지내 개선방안
- (2) 주변지역 개선방안
- (3) 종합개선안

다. 개선효과(계량분석)

5. 개선안의 시행계획

가. 시행주체 및 시행시기

나. 공사중 교통처리방안

또한, 동법 제26조는 승인기관의 장은 다음과 같은 절차에 따라 교통 영향평가의 결과가 틀림없이 이행되도록 규정하고 있다.

第26條 (協議內容의 관리·監督)

- ①承認機關의 長은 協議內容의 이행여부를 확인하여야 한다.
- ②評價書協議機關長과 承認機關의 長은 事業者에게 協議內容의 이행에 관련된 資料를 제출하게 하거나 事業場에 出入하여 調査·확인할 수 있다.
- ③承認機關의 長은 승인 등을 얻어야 하는 事業者가 協議內容을 이행하지 아니한 때에는 그 이행을 위하여 필요한 措置를 명하여야 한다.
- ④承認機關의 長은 승인 등을 얻어야 하는 事業者가 第3項의 規定에 의한 協議內容의 이행을 위한 措置命을 이행하지 아니하여 環境·交通·災害 또는 人口에 중대한 영향을 미치는 것으로 판단되는 때에는 당해 사업에 대한 工事中止를 명하여야 한다.
- ⑤評價書協議機關長은 協議內容의 이행관리를 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 事業者 또는 承認機關의 長에게 協議內容

의 이행을 위하여 工事中止 등 필요한 措置를 할 것을 요청할 수 있다. 이 경우 事業者 및 承認機關의 長은 특별한 사유가 없는 한 이에 응하여야 한다.

⑥ 事業者가 第5項의 規定에 의한 工事中止 등의 措置를 하거나 承認機關의 長이 第3項 내지 第5項의 規定에 의한 措置 또는 命을 한 때에는 지체없이 그 내용을 評價書協議機關長에게 통보하여야 한다.

2. 교통영향평가 제도를 활용한 장애인·노약자의 교통편의 개선방안

위와 같은 교통영향평가제도를 다음과 같이 일부 보완하여 장애인·노약자의 교통편의 대책에 활용한다면, 21세기를 맞이하여 우리 사회의 교통약자를 위해 보다 손쉽게 교통 서비스의 형평성(Equity)을 제고하는데 기여할 수 있을 것으로 판단된다.

1) '교통장애'의 개념 확대

『환경·교통·재해등에 관한 영향평가법』 제2조에서 정의한 사업시행으로 인하여 발생할 '교통장애'에 대하여 지금까지는 차량의 통행 및 사람의 통행에 대하여만 검토를 실시하였다.

즉, 사람의 통행에 있어서도 건강한 일반 보행자만을 대상으로 하였고, 장애인 및 휠체어 이용자에 대한 배려는 미흡하였다.

그러나 향후에는 '교통장애'의 종류에 '장애인·노약자가 겪는 교통장애(Barrier)'까지 포함하도록 하고, 이러한 '교통장애가 없는(Barrier-free)' 교통환경 조성을 궁극적인 목표로 설정할 필요가 있다.

2) 적용대상 사업

장애인·노약자를 위한 교통편의시설 설치의 적용대상 사업은 『환경·교통·재해등에 관한 영향평가법』 제4조 및 동법 시행령 제2조에 나타나 있는 사업에 대하여 적용한다면, 장애인·노약자에게 아무런 불편이 없는 교통환경을 조성할 수 있을 것으로 기대된다.

또한, 여기에 나타난 신규사업 외에 기존시설 및 기존지역에 대하여도 장애인의 통행이 빈번하고 교통시설이 장애인에게 현저하게 불편을 주고 있어 시정이 필요하다고 인정되는 시설 및 지역에 대하여는, 교통영향평가를 받도록 의무화하여 장애인 및 노약자를 위한 교통편의시설을 개선하도록 제도화하는 것이 필요하다.

3) 평가서 내용 보완

건교부의 『교통영향평가지침』에 규정된 교통영향평가의 내용항목중 제4장 “사업시행으로 인한 문제점 및 개선방안”에 다음과 같이 ‘장애인·노약자 교통관련 내용’을 추가하도록 보완한다.

4. 사업시행으로 인한 문제점 및 개선방안

가. 사업시행으로 인한 문제점

- (1) 가로 및 교차로 소통
- (2) 진·출입 동선
- (3) 대중교통 및 보행
- (4) 주차시설의 공급과 운영
- (5) 교통안전
- (6) 기타 → ‘(6) 장애인·노약자의 교통편의’ 추가, (7) 기타

나. 개선방안(수요예측분석과의 연계)

- (1) 사업지내 개선방안
- (2) 주변지역 개선방안
- (3) 종합개선안 → ‘장애인·노약자의 교통편의 개선방안’ 추가

다. 개선효과(계량분석)

4) 편의시설 설치 확인

장애인·노약자를 위한 교통편의시설의 설치확인은 동법 제26조 규정에 따라 승인기관이 공사중 및 공사후에 확인하도록 하여, 도로, 철도, 공항 등 각종 교통시설의 건설시에 장애인·노약자 등을 위한 편의시설을 완벽하게 설치하여 완공할 수 있도록 제도화할 필요가 있다.

이와 같은 개선을 통하여 교통영향평가 제도가 장애인·노약자의 교통

편의 개선에 기여하는 제도적 틀이 갖추어 진다면, 교통영향평가 제도가 21C를 향한 복지교통사회의 실현과 사회적 형평성(Equity)의 향상에 크게 기여할 수 있을 것으로 기대된다.

참고문헌

1. 설재훈(2004), “장애인·노약자를 위한 교통편의 개선방안”, 대한교통학회 공청회 자료집.
2. 설재훈·신연식(2004), “교통약자의 이동편의 증진방안”, 공청회 자료집, 교통개발연구원.
3. 신연식(2002), “교통약자의 보행교통환경에 대한 평가와 정비방안”, 연구보고서, 교통개발연구원.
4. 신연식(2000), “교통약자를 고려한 교통수단 제공 및 시설정비지침 연구”, 연구보고서, 교통개발연구원.
5. 변용찬(2001), “2000년도 장애인 실태조사”, 용역보고서, 한국보건사회연구원.
6. 박을중·설재훈·김인순(1999), “장애인·노약자를 위한 특별수송체계에 관한 연구”, 연구보고서, 한국장애인복지체육회.
7. 김경혜(2001), “장애인·노약자 통행수요조사 및 정책 연구”, 연구보고서, 서울시정개발연구원.
8. 일본 교통Barrier-free정책연구회(2000), “交通 Barrier-free法 解説”, 대성출판사.
9. U.K. HMSO(1995), Disability Discrimination Act 1995.
10. 송영욱(1993), “장애가 있는 미국인법 ADA의 충격”, 한국장애인연맹 출판부.