

## 충남지역 지체장애인의 이동권 실태 및 개선방안 연구

최윤영<sup>1\*</sup>, 양정빈<sup>2</sup>, 김자영<sup>3</sup>

<sup>1</sup>백석대학교 사회복지학부 교수, <sup>2</sup>남서울대학교 노인복지학과 부교수, <sup>3</sup>성균관대학교 사회복지학과 박사과정

### The Status of Mobility Disadvantaged Persons with Physical Disabilities & Suggested Improvements in Chungnam

Yun-Young Choi<sup>1\*</sup>, Jung-Bin Yang<sup>2</sup>, Ja-Young Kim<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Professor, Division of Social Welfare, Baekseok University

<sup>2</sup>Professor, Division of Elderly Welfare, Namseoul University

<sup>3</sup>Graduate student, Division of Social Welfare, Sungkyunkwan University

**요약** 본 연구는 충남에 거주하는 지체장애인의 이동권 현황을 파악하여, 이들의 이동권을 향상시킬 수 있는 방안을 제시하고자 한다. 이를 위해 2단계에 걸쳐 설문지를 개발하였으며, 일반적 특성, 외출 및 이동현황, 저상버스 및 장애인 콜택시 사용현황, 서비스 개선사항, 광역이동지원센터 관련 문항으로 구성되었다. 연구대상은 충남에 거주하는 지체장애인으로 총 219명이 참여하였다. 조사 결과 응답자 중 54.6%는 매일 외출하였으며, 17.0%는 거의 외출을 하지 않았다. 53.4%의 응답자만 홀로 외출이 가능하며, 외출하지 않는 주된 이유로는 계단과 대중교통의 불편함을 꼽았다. 응답자 중 26.9%는 저상버스를, 71.1%는 장애인 콜택시를 이용했으며, 이를 위해 각각 66.57분, 42.65분 동안 기다린 것으로 나타났다. 78.7%는 광역지원센터가 필요하다고 한 반면, 49.8%만이 센터를 인지하고 있었다. 연구결과에 기초하여 이동권 향상 방안으로 특별교통수단의 확대, 지체장애인의 보행환경 개선, 광역이동지원센터 기능 활성화 등에 대해 논의하였다.

**주제어** : 지체장애인, 이동권, 접근권, 광역이동지원센터, 교통약자 이용시설

**Abstract** This study investigated the general characteristics of mobility disadvantaged persons with disabilities, and to suggest implications to ensure personal mobility with the greatest possible independence for the physically disabled in community. The survey questionnaire included the categories as follows: the general characteristics of the participants, the status of outing and mobility, usage of low-floor buses & taxi for the disabled, service improvement, and mobile support center. Data collected from 219 with physical disabilities were analyzed for this purpose by using descriptive statistics. The study results showed that 54.6% of the total tended to go out everyday, and 17.0% rarely. 53.4% could go out without any assistance, and the major obstacles not to go out were stairs and inconvenience of public transportation. 26.9% used low-floor buses, and 71.1% preferred to use taxi for the disabled. The average waiting time for the usage of low-flow buses and taxi was 66.57 minute and 42.65 minute, separately. 78.7% insisted that the function of mobile support center in the community should be expanded, whereas only 49.8% recognized the role of mobile support center. Based on the study results, the researchers suggested to facilitate access by persons with disabilities to mobility aids, and to improve the actual state of pedestrian environment. In addition, the function of mobile support center should be expanded to help the mobility disadvantaged persons live independently in community, thereby contributing to the promotion of their quality of life.

**Key Words** : Persons with physical disabilities, Mobility rights, Accessibility, Mobile support center, Mobility equipments for the physically disabled

\*This article is reanalyzed from the data of 'The Status of Mobility Rights for the Disabled in Chuncheonnam-do 2019'.

\*Corresponding Author : Yun-Young Choi(yychoi@bu.ac.kr)

Received January 30, 2021

Revised March 11, 2021

Accepted April 20, 2021

Published April 28, 2021

## 1. 서론

이동권(Rights to Mobility)은 누구나 이동할 수 있는 권리, 안전하고 자유롭고 동등하게 보행을 하고, 교통시설을 이용해 원하는 목적지까지 갈 수 있는 권리를 의미한다. 이는 인간으로서의 존엄과 가치 및 행복을 추구할 권리를 보장받기 위하여 교통약자를 포함한 모든 사람이 이용하는 모든 교통수단, 여객시설 및 도로를 차별 없이 안전하고 편리하게 이용하여 이동할 수 있는 권리를 의미한다. 우리나라는 1997년 장애인 노인 임산부등의 편의증진보장에 관한 법률을 처음 제정하였으며, 2005년 이동편의증진법을 통해 교통약자의 이동권 보장에 관한 조항이 명문화되었다[1].

장애인에게 있어 이동권은 교육, 노동, 문화 등 다양한 사회영역의 기회를 제공하는 기본권으로써, 이에 대한 제약은 장애인을 사회적 소외계층으로 전락시키는 요인이 된다. 특히 국내 장애 인구는 2000년 약 133만 명에서 2017년 258만 명으로 급속히 증가했는데[2], 장애 인구의 증가는 장애를 바라보는 사회 인식의 변화를 이끌어냈을 뿐만 아니라 이들을 위한 복지정책, 편의시설, 교통수단 개선을 이뤄왔다[3]. 그러나 여전히 부족한 실정인데, 한 예로 특별교통수단인 저상버스의 2017년 지역별 보급률을 보면 서울은 43.6%, 대구 31.1%, 강원 28.7% 수준이며, 충남은 7.2%로 가장 낮은 수준이다[3]. 즉, 지금까지 교통약자의 이동권을 위한 법적, 정책적 제도는 마련되었으나, 실제 현장에서 구현되는 것은 이용자들이 느끼기 어려운 수준인 듯하다.

한편, 장애인 이동권에 관한 연구는 중요도에도 불구하고, 지자체 차원의 실태조사, 정책접근 연구 등이 이루어졌으며, 장애의 특성을 고려한 조사, 실제 현황과 개선안을 마련한 연구 등은 이뤄지지 못하였다. 장애인 이동권은 전체 장애인 중 지체장애인 127만 명으로 가장 많은 비중을 차지하고 있으나[2], 서울과 경기지역을 제외하고는 지금까지 지체장애인의 이동권을 대상으로 한 연구가 충분히 축적되지는 못한 실정이며, 특히 충남지역의 지체장애인만을 대상으로 한 연구물은 없는 실정이다.

이에 본 연구는 지체장애인들의 장애인 이동권 실태를 살펴보고, 특히 충남지역의 상황을 반영하여 조사하고자 한다. 이를 통해 지체장애인 이동권에 관련된 연구 자료를 축적하는 한편, 궁극적으로 이동권을 향상시킬 수 있는 실천적, 정책적 방안을 모색해 보고자 한다.

## 2. 이론적 배경

### 2.1 이동권 관련 법령

이동권이란 인간으로서의 존엄과 가치 및 행복을 추구할 권리를 보장받기 위하여 장애인 등 교통약자를 포함한 모든 사람이 이용하는 교통수단, 여객시설 및 도로를 차별 없이 안전하고 편리하게 이용하여 이동할 수 있는 권리를 의미한다[4].

장애인 등 교통약자에 있어 접근권 논의는 1990년대 이후 확장되어온 장애인 운동 및 자립생활 이념의 추구에 근거하여 비교적 최근에 제정된 법률에서 찾아볼 수 있다. 우리나라는 1997년 장애인을 포함한 교통약자의 이동권을 보장하고자 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진에 관한 법률」을 제정하였다[5]. 또한, 편의증진법의 부족한 부분을 개선하기 위하여 2005년에 제정된 교통약자법은 제1조(목적)에 교통약자(장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 사람, 어린이 등 일상생활에서 이동에 불편을 느끼는 사람)가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 교통수단, 여객시설 및 도로에 이동편의시설을 확충하고 보행환경을 개선하여 사람 중심의 교통체계를 구축하는 것을 포함하고 있다.

### 2.2 선행연구

최근까지의 장애인 이동권 관련 연구를 살펴보면, 우선 장애인 이동권을 기본권적인 측면에서 장애인 기본권의 기초로서 접근권 연구[6]와 장애인 접근권 증진방안[7] 등이 있으며 장애 인권 및 권리적인 내용과 실천을 포함하고 있다. 또한, 장애인 이동권의 실태와 개선 방향에 대해 제시한 Huh와 Shin의 연구[8]가 있으며, Choi 등[9]은 교통약자 이동편의시설 개선연구를 통하여 국내의 장애인 이동권 정책과 개선방안에 관해 연구하였다. 정부의 국토교통부에서 교통약자 이동 편의 실태조사가 전국적으로 행하여졌으며[10], 2019년에는 장애 인권단체 및 국가인권위원회의 장애인 이동권 현황과 전국의 실태조사[11]가 이루어졌다.

## 3. 연구방법

### 3.1 연구대상 및 자료수집

본 연구의 대상은 충청남도에 거주하는 지체장애인으로, 충청남도 장애인 이동권 실태조사 시 조사된 전

체 장애인 중에서 지체장애인만을 추려내어 재분석하였다. 설문 조사는 첫 번째 표본추출, 두 번째 지역 내 장애인 협회와의 연계를 통해 진행되었다. 먼저 표본추출은 충청남도 15개 시, 군에 등록된 장애인 수를 기준으로 할당 추출을 진행하였는데, 지역별 할당된 수는 다음 표 1에 제시되어 있다. 두 번째 설문지 배포는 2019년 6월~8월에 걸쳐 진행되었는데, 연구진이 충남 지역 장애인 관련 협회, 복지기관, 보호작업장, 수화통역센터, 장애인 관련 NGO 등을 직접 방문하여 배포하고, 내용을 설명한 후, 우편으로 취합하였다.

총 600부의 설문지를 배포한 결과 450부가 수거되었으며, 본 연구에서는 대상에 해당하는 지체장애인만을 추려 총 219개의 설문을 분석에 사용하였다.

Table 1. Number of participants by residence area

area	Cheonan	Asan	Boryeong	Gongju	Seosan
number of registered disabled	26,107	15,209	8,601	8,795	9,937
samples	110	80	40	40	40
area	Nonsan	Gyeryong	Dangjin	Geumsan	Buyeo
number of registered disabled	10,798	1,567	10,239	4,796	7,112
Samples	40	20	40	20	30
area	Seocheon	Cheongyang	Hongseong	Yesan	Taeon
number of registered disabled	5,716	3,224	7,427	7,313	5,069
samples	30	20	30	30	30

### 3.2 측정도구

본 연구를 위해 연구진은 2단계에 걸쳐 직접 설문을 개발하였다. 먼저 국내의 문헌연구를 통해 장애인 이동권 실태 분석을 위한 설문지 초안을 개발하였고, 이어 두 번째 단계로 장애인 이동권 관련 전문가 2인과 장애인복지전공 교수 3인의 검토를 통해 설문지 내용 타당도를 확보하였다. 설문내용의 타당성, 중복성, 가독성 등을 위해 장애인 당사자 5명에게 사전 조사를 하여 수정작업을 거친 뒤에 설문지를 배포하였다.

최종 개발된 설문은 크게 응답자의 일반적 특성(성별, 연령, 거주지, 장애 유형, 소득, 직업, 주거상태 등), 외출 및 이동현황(외출 정도, 동행, 목적, 보장구 등), 저상버스 및 장애인 콜택시 사용현황(이용 현황, 목적, 만족도 등), 서비스 개선사항(민원, 개선방안, 우선순위 등), 광역이동지원센터(필요성, 역할, 기능 등) 관련 문

항으로 구성되었다. 각 영역별 세부 문항은 표 2에 제시되어 있으며, 약 70문항으로 구성되었다.

Table 2. Measurement categories & contents

categories	contents
demographic characteristics	sex, age, educational level, type & severity of disability, financial status, occupation
outing & mobility	mobility status, type of accompany, purpose of going out, transportation aid, reason for not going out
low-floor buses & taxi for the disabled	availability, frequency, waiting time, purpose, complaint factor, the level of satisfaction
service improvement	filing a complaint & suggested improvement
mobile support center	the level of recognition, necessity, role & function, transportation aids

### 3.3 분석방법

설문에 참여한 응답자들의 일반적 특성, 외출 및 이동현황 실태 등을 파악하기 위해 빈도분석, 기술통계, 교차분석 등을 실시하였다. 분석은 SPSS 22.0을 활용하였다.

## 4. 연구결과

### 4.1 일반적 특성

연구대상자의 일반적 특성을 살펴보면, 먼저 성별은 남성은 128명(58.4%), 여성은 91명(41.6%)으로 남성이 다소 많았다. 연령대별로는 30대 이하가 42명(19.7%), 40대 55명(25.8%), 50대 71명(33.3%), 60대 이상은 45명(21.1%)이며, 평균 연령은 50.43세로 높은 편이었다. 장애정도를 경증과 중증으로 나누어 보았는데, 경증은 57명(26.0%), 중증은 162명(74.0%)으로 중증에 해당하는 대상자가 세배 이상 많았다. 다음으로 수급 여부를 살펴 보면, 기초생활수급자는 53명(26.5%), 차상위계층은 15명(7.5%)이 해당되었다.

Table 3. Demographic & sociological characteristics

categories	N	%	
sex (n=219)	male	128	58.4
	female	91	41.6
age (n=213)	below 30s	42	19.7
	40s	55	25.8
	50s	71	33.3
	over 60s	45	21.1
degree of disability (n=218)	mild	57	26.0
	severe	162	74.0
welfare Receipt (n=200)	eligible recipients of livelihood benefits	53	26.5
	next lowest income bracket	15	7.5
	non-recipients of welfare benefits	132	66.0

### 4.2 이동 및 외출 현황

응답자들의 외출 빈도를 살펴본 결과, 거의 매일 외출하고 있는 응답자가 119명(54.6%)으로 가장 많았고, 다음으로 일주일에 2~3회가 62명(28.4%), 한 달에 1~2회가 31명(14.2%) 순이었다. 반면 거의 외출을 하지 않는 응답자는 6명(2.8%)으로 조사되었다. 거의 외출을 하지 않거나 한 달에 1~2회 미만이라는 응답이 약 17.0%에 해당됨을 주목할 필요가 있겠다.

**Table 4. Status of Outing**  
Unit: a number of participants(%)

categories		almost everyday	twice or three times a week	once or twice a month	rarely
total		119(54.6)	62(28.4)	31(14.2)	6(2.8)
sex	male	76(59.8)	33(26.0)	14(11.0)	4(3.1)
	female	43(47.3)	29(31.9)	17(18.7)	2(2.2)
	$\chi^2(p)$	4.545(0.208)			
degree of disability	mild	32(56.1)	16(28.1)	7(12.3)	2(3.5)
	severe	87(54.0)	46(28.6)	24(14.9)	4(2.5)
	$\chi^2(p)$	0.423(0.935)			

\* $p < .05$ , \*\* $p < .01$ , \*\*\* $p < .001$

응답자 대부분은 홀로 외출하는 경우(111명, 53.4%)가 동행 외출에 비해 다소 많았으며, 동행자로는 활동지원사(46명, 22.1%), 가족(38명, 18.3%), 기타(13명, 6.2%) 순으로 나타났다. 기타는 친구, 이웃, 자원봉사자 등이 있었다.

장애 정도에 따라 구분해 보면, 중증 응답자에 비해 경증 응답자가 홀로 외출한다는 응답(63.6%, 49.7%)이 높았는데, 이는 당연한 결과라고 할 수 있겠다. 본 결과는 여전히 과반수의 지체장애인이 단독 외출이 어려운 현실임을 여실히 나타낸다고 할 수 있겠다.

**Table 5. Assistance for outing**  
Unit: a number of participants(%)

categories		alone	family	personal assistance	etc
total		111(53.4)	38(18.3)	46(22.1)	13(6.2)
sex	male	65(54.2)	23(19.2)	26(21.7)	6(4.9)
	female	46(52.3)	15(17.0)	20(22.7)	7(7.9)
degree of disability	mild	35(63.6)	9(16.4)	5(9.1)	6(10.9)
	severe	76(49.7)	29(19.0)	41(26.8)	7(4.7)
	$\chi^2(p)$	9.260(0.159)			

외출하는 목적으로는 출퇴근(41.9%)이 가장 많았으며, 복지관 이용(23.7%), 병원/운동(22.4%), 기타(12.0%) 순으로 나타났다. 기타는 주로 모임, 쇼핑, 문

화생활 등이었다. 남성은 출퇴근, 복지관 이용이 많은 반면, 여성은 출퇴근, 병원/운동 순이었는데, 통계적으로 유의한 것으로 나타났다. 특히 장애 정도에 따라 외출 목적이 상이했는데, 경증장애인은 출퇴근이 반수 이상(55.6%)을 차지한 반면, 중증장애인은 복지관 이용(28.6%)과 병원/운동(23.6%) 비중이 상대적으로 높아 다른 양상을 보였다. 장애 정도 역시 통계적으로 유의한 결과를 보였다.

**Table 6. Purpose of outing**  
Unit: a number of participants(%)

categories		work	community center	hospital/exercise	etc
total		90(41.9)	51(23.7)	48(22.4)	26(12.0)
sex	male	59(46.9)	35(27.8)	22(17.4)	10(7.9)
	female	31(34.8)	16(18.0)	26(29.2)	16(18.0)
	$\chi^2(p)$	18.145*(0.020)			
degree of disability	mild	30(55.6)	5(9.3)	10(18.6)	9(16.5)
	severe	60(37.3)	46(28.6)	38(23.6)	17(10.5)
	$\chi^2(p)$	20.692**(0.008)			

\* $p < .05$ , \*\* $p < .01$ , \*\*\* $p < .001$

다음으로 외출하지 않는 주된 이유를 살펴보았다. 그 결과 계단오르기 불편함이 34.8%로 가장 높았고, 대중교통 이용 불편이 25.6%, 교통수단 부족이 24.2%를 차지하였다. 지체장애인은 장애로 인한 불편도 있지만, 교통수단 이용의 불편함이 외출하기 어렵게 하는 것으로 나타나 이에 대한 대책이 필요할 것으로 사료된다.

**Table 7. Major obstacles for outing**  
Unit: number of participants(%)

categories		stairs	inconvenience of public transportation	lack of transportation aids	etc
total		72(34.8)	53(25.6)	50(24.2)	32(15.4)
sex	male	36(29.8)	31(25.6)	30(24.8)	24(19.8)
	female	36(41.9)	22(25.6)	20(23.3)	8(9.2)
	$\chi^2(p)$	9.260(0.159)			
degree of disability	mild	16(32.0)	18(36.0)	10(20.0)	6(12.0)
	severe	56(35.7)	35(22.3)	40(25.5)	26(16.5)
	$\chi^2(p)$	4.652(0.589)			

\* $p < .05$ , \*\* $p < .01$ , \*\*\* $p < .001$

### 4.3 장애인 교통이용수단 이용 현황

장애인 특별교통수단은 교통약자의 이동편의증진법에 의해 교통약자의 이동지원을 위해 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량을 의미한다. 본 연구에서는 저상버스

와 장애인 콜택시 이용 현황을 살펴보았다. 그 결과 응답자 중 저상버스 이용자는 59명(26.9%), 장애인 콜택시 이용자는 155명(71.1%)으로 나타나, 저상버스는 이용하지 않는 비율이 상당히 높은 것으로 조사되었다.

**Table 8. Usage of low-floor buses & taxi for the disabled**  
Unit: a number of participants(%)

categories	low-floor buses		taxi for the disabled		
	yes	no	yes	no	
total	59(26.9)	160(73.1)	155(71.1)	63(28.9)	
sex	male	36(28.1)	92(71.9)	90(70.9)	37(29.1)
	female	23(25.3)	68(74.7)	65(71.4)	26(28.6)
	$\chi^2(p)$	0.220(0.639)		0.008(0.928)	
degree of disability	mild	15(26.3)	42(73.7)	39(68.4)	18(31.6)
	severe	44(27.2)	118(72.8)	116(72.0)	45(28.0)
	$\chi^2(p)$	0.003(0.954)		0.243(0.622)	

\* $p < .05$ , \*\* $p < .01$ , \*\*\* $p < .001$

한 주 동안 저상버스는 평균 1.83회, 장애인 콜택시는 평균 2.64회 이용하였으며, 이를 위해 기다린 시간은 각각 66.57분(1시간 6분), 42.65분으로 나타나, 지체장애인들이 특별교통수단 이용 시 상당히 많은 시간을 기다림에 할애하고 있었다.

**Table 9. Usage frequency of low-floor buses & taxi for the disabled**

categories	low-floor buses		taxi for the disabled	
	mean	SD	mean	SD
usage(times)	1.83	1.68	2.64	2.23
waiting time(minute)	66.57	39.65	42.65	30.70

저상버스와 장애인 콜택시 이용 만족도는 4점 만점에 각각 평균 2.48점, 2.81점으로 나타나 장애인 콜택시의 만족도가 상대적으로 높았다. 성별에 따라서는 남성의 만족도가 여성에 비해 다소 높았고, 장애 정도에 따라서도 경증장애인의 만족도가 중증장애인에 비해서 높았다. 다만, 조사된 표본 수의 한계로, 통계적 유의성은 확인되지 않았다.

**Table 10. The extent of satisfaction of low-floor buses & taxi for the disabled**

categories	low-floor buses		taxi for the disabled		
	Mean	SD	Mean	SD	
total	2.48	0.72	2.81	0.62	
sex	male	2.62	0.80	2.85	0.66
	female	2.27	0.50	2.75	0.58
degree of disability	mild	2.86	0.89	2.99	0.60
	severe	2.35	0.61	2.75	0.62

#### 4.4 광역이동지원센터 이용 현황

광역이동지원센터는 교통약자 이동의 불편함을 해소하기 위하여 지자체 차원에서 특별교통수단 정보망과 센터를 연계하여 통합 운영하는 기관으로 2019년 10월 개소하였다. 응답자 중 광역이동지원센터를 인지하고 있는 비율은 49.8%에 불과했으며, 성별로 보면 남성(57.3%)에 비해 여성(39.3%)의 인지도가 더 낮았다. 센터의 필요성은 약 80%로 나타나, 센터 이용자들을 대상으로 집중적인 홍보가 필요할 것으로 사료된다.

**Table 11. The level of recognition & necessity of mobile support center**  
Unit: a number of participants(%)

categories	recognition		necessity		
	yes	no	yes	no	
total	106(49.8)	107(50.2)	159(78.7)	43(21.3)	
sex	male	71(57.3)	53(42.7)	95(81.7)	21(18.1)
	female	35(39.3)	54(60.7)	64(74.4)	22(25.6)
	$\chi^2(p)$	6.665**(0.007)		1.648(0.134)	
degree of disability	mild	31(54.4)	26(45.6)	36(67.9)	17(32.1)
	severe	75(48.1)	81(51.9)	123(82.6)	26(17.4)
	$\chi^2(p)$	0.736(0.241)		4.884*(0.024)	

\* $p < .05$ , \*\* $p < .01$ , \*\*\* $p < .001$

응답자들은 교통약자의 이동권 향상을 위해 우선적으로 시행해야 할 교통대책으로 특별교통수단인 저상버스와 장애인 콜택시 확대(57.9%)를 가장 우선적으로 꼽았으며, 교통편의시설 개선(13.2%), 장애인 소유의 자동차 보급 확대(9.6%) 등을 요청하였다.

**Table 12. Future strategies for transportation improvement**  
Unit: a number of participants(%)

categories	diversification on transportation aids	improvement of transportation facilities	expansion of car	etc	
total	114(57.9)	26(13.2)	19(9.6)	38(19.3)	
sex	male	71(62.3)	14(12.3)	10(8.8)	19(16.7)
	female	43(51.8)	12(14.5)	9(10.8)	19(22.9)
	$\chi^2(p)$	6.533(0.588)			
degree of disability	mild	28(54.9)	8(15.7)	5(9.8)	10(19.6)
	severe	6(58.9)	18(12.3)	14(9.6)	28(19.2)
	$\chi^2(p)$	2.248(0.972)			

\* $p < .05$ , \*\* $p < .01$ , \*\*\* $p < .001$

## 5. 논의

본 연구는 충남에 거주하는 지체장애인을 대상으로 이들의 이동권 현황을 분석하였다. 이를 위해 총 219개의 설문지를 분석하였으며, 주요 연구결과는 다음과 같다.

첫째, 응답자의 외출 실태를 조사한 결과, 거의 매일 외출하고 있는 응답은 54.6%였으며, 거의 외출을 하지 않거나 한 달에 1~2회 미만이라는 응답이 약 17.0%였다. 53.4%의 응답자는 홀로 외출했으며, 그 외는 활동지원사, 가족 등과 동행한 후 외출하였다. 특히 중증장애인일수록 혼자 동행하는 비율이 낮았다. 외출하는 목적으로는 출퇴근(41.9%)이 가장 많았고, 외출하지 않는 주된 이유는 계단 오르기 불편함이 34.8%, 대중교통 이용 불편이 25.6%, 교통수단 부족이 24.2%를 차지하였다. 이는 지체장애인들이 외출하지 않는 주된 사유가 대중교통의 불편함을 드러내는 결과로[1], 기존의 여러 연구들의(Huh & Shin, 2011; Kim, 2009; Lee, 20018) 연구결과로 확인된 바이다. 이를 위한 대책으로는 지역사회내에서 비교적 쉽고 편리하게 이용할 수 있는 대중교통 수단의 확보가 선행되어야 할 것이다.

둘째, 장애인 특별교통수단 이용실태를 조사한 결과, 저상 버스 이용자는 59명(26.9%), 장애인 콜택시 이용자는 155명(71.1%)으로 각각 나타났다. 한 주 동안 저상버스는 평균 1.83회, 장애인 콜택시는 평균 2.64회 이용하였고, 이를 위해 기다린 시간은 각각 66.57분(1시간 6분), 42.65분으로 상당한 것으로 나타났다. 이에 대한 대책으로는 특별교통수단에 대한 이용 현황, 기다리는 시간을 고려할 때, 장애인 이용자 중심의 교통수단이 될 수 있도록 차량증설 및 배차에 대한 적절한 대책이 마련되어야 할 것이다[12].

셋째, 광역지원센터의 필요성은 78.7%가 응답한 반면, 49.8%만이 센터를 인지하고 있어, 이용자들을 대상으로 다양한 홍보가 필요할 것으로 보인다. 더불어 이동권 향상을 위한 필요 대책으로 응답자들은 특별교통수단인 저상 버스와 장애인 콜택시 확대(57.9%)를 가장 우선적으로 꼽았으며, 교통편의시설 개선(13.2%), 장애인 소유의 자동차 보급 확대(9.6%) 등을 요구하였다. 이러한 연구 결과는 Choi & Hong & Kim(2018)의 연구결과와 유사한 결과로 확인해 볼 수 있다.

위와 같은 연구결과에 근거하여 다음과 같은 정책적, 실천적 제언을 제안하고자 한다.

첫째, 장애인 이동권은 장애인에게 사회 전반에 걸쳐

기회의 균등과 사회참여를 목적으로 교육, 노동, 문화생활 등을 향유할 수 있는 기본적인 권리이다. 무엇보다도 지역사회 내 보편적으로 이동하고 향유할 수 있는 대중교통 시스템의 장애인 친화적 연계 구축이 선행되어야 할 것이다[13].

둘째, 현실적으로 교통약자를 위한 특별교통수단의 확대가 필요하다. 특별교통수단은 장애인 이동권의 필수핵심 요소로써, 이들의 역할은 매우 중요하다고 하겠다. 이용자들이 가장 요청하는 것 또한 특별교통수단 확대이므로, 지자체 차원에서 예산을 편성하고, 기준 보급률이 100% 되도록 마련되어야 할 것이다[4][12].

셋째, 지체장애인의 보행환경 개선이 우선되어야 한다. 우리나라의 보행환경은 장애인에게 열악한 수준인데[1], 휠체어의 편리한 이동이 가능하도록 도로의 장애물과 보행환경을 개선해야 할 것이며[8], 특히 이동의 원활화를 위해서 보도와 차도의 턱 낮춤도 현재 기준인 2cm 이하보다 더 낮아져야 할 것이다.

넷째, 광역이동지원센터의 기능 활성화가 요구된다. 충남의 경우 2019년 광역이동지원센터가 설치되어 거주하고 있는 지체장애인들이 충남지역 내 시군의 광역이동이 가능해졌다[1]. 그러나 여전히 응답자 중 과반수만이 센터를 인지하고 있어, 센터에 대한 홍보가 필요할 것으로 보인다. 더불어 광역이동지원센터의 책임성 강화와 공적 운영이 가능할 수 있는 방안도 마련되어야 한다[7]. 예를 들면, 장애인 이동권과 관련된 지역 내 단체가 협업하는 운영위원회 등을 들 수 있는데, 정기적인 논의를 통해 정책적인 점검뿐만 아니라 서비스 질 관리 등까지 포함되어야 할 것이다.

마지막으로, 이동권은 장애인만을 대상으로 하는 것이 아닌 우리 사회 전체 구성원을 대상으로 보편적 설계(universal design)와도 연계가 되어야 한다[4,7]. 지역사회 내 일반교통수단을 장애인과 비장애인 모두가 자유롭게 이용하고 접근할 수 있어야 할 것이다.

## 6. 결론 및 제언

본 연구는 충남지역 지체장애인들의 장애인 이동권 실태를 살펴보고, 향후 이들의 이동권을 향상시킬 수 있는 실천적, 정책적 방안을 모색하고, 자료를 제공해보고자 시도되었다.

본 연구결과 충남 지체장애인들은 이동함에 있어 만족할만한 상황이 아니었으며, 각 대중교통 수단에 대한

개선안을 제시하고 있었다. 이에 지체장애인들의 이동권 향상을 위한 방안을 적용하고 그 효과성을 검증하는 등의 후속 연구가 필요하며, 이동권의 양적인 실태뿐만 아니라 질적인 접근이 어떠한지 살펴보는 추가적인 연구가 필요할 것으로 사료된다.

## REFERENCES

- [1] Chuncheongnamdo. (2019). *The Status of Mobility Rights for the Disabled in Chuncheongnamdo*. p.3.
- [2] Ministry of Health and Welfare & Korea Institute for Health and Social Affairs. (2017). *2017 A survey on the status of the disabled*.
- [3] S. H. Lee & Y. Y. Choi. (2018). A Study on practical Recognition about Rights Advocacy of Social Works in Disabled Welfare Centers. *Journal of Convergence for Information Technology*, 8(6), 265-271.
- [4] D. S. Lee. (2018). Analysis on the Transportation Policy for Persons with Disability in 17 Provinces - Focusing on "Targeting within Universalism". *Legislative law & Policy*. 10(3), 327-349.
- [5] Y. S. Yoon. (2004). A Desirable Registration Direction to Ensure the Mobility Rights of the Disabled. *Forum of the Health and Welfare*, 09, 91-103.
- [6] M. S. Kim. (2009). A study on the Access of the Fundamental Human Rights of Persons with Disabilities. *World constitutional Law Review*, 15(1), 1-24.
- [7] T. G. Sung. (2017). *A research on the improvement of accessibility of the disabled in Chungcheongdam-do: focused on the convenient facilities, mobility rights, & information accessibility rights*. Gongju : Chungnam Institute.
- [8] C. D. Huh & J. Y. Shin. (2011). *The Current State of Mobility Rights for Disabled Persons in Korea and Its Direction for Improvement*. *Journal of Rehabilitation Research*, 15(3), 1-25.
- [9] B. H. Choi. S. M. Hong & K. Y. Kim. (2018). *A study on the improvement of manual focused on the installation of facilities for transportation convenience of mobility disadvantaged persons*. Gimcheon : Korea Transportation Safety Authority.
- [10] Ministry of Land, Infrastructure and Transport. (2018). *2017 A study on the actual condition of transportation for the vulnerable*.
- [11] National Human Rights Commission of Korea.

(2019). *The status of individual mobility aids for reinforcing the mobility rights of the disabled*.

- [12] H. R. Shin, B. K. Lee & M. S. Kim (2018). Improvements for Operation System through Traffic Characteristics Analysis of Special Transportation Service. *Korean society of Transportation*, 79, 437-441.
- [13] S. G. Kim & H. J. Jo. (2012). A Study on the Operation and Utilization Status of the Special Transport Systems for the Transportation Vulnerable. *Korean Journal of Physical, Multiple, & Health Disabilities*. 55(3), 185-212.

### 최 윤 영(Yun-young Choi)

[정회원]



- 1994년 2월 : 성균관대학교 문과대학(문학사)
- 1996년 8월 : 성균관대학교 행정대학원(행정학석사)
- 2002년 2월 : 독)브레멘대학교 장애인복지(Diplom석사)
- 2005년 4월 : 독)브레멘대학교 장애인복지(Dr.phil.박사)
- 2007년 3월~현재 : 백석대학교 사회복지학부 교수
- 관심분야 : 장애인복지, 장애인권, 권리옹호
- E-Mail : yychoi@bu.ac.kr

### 양 정 빈(Jung-Bin Yang)

[정회원]



- 1995년 2월 : 성균관대학교 사회복지학과(문학사)
- 2000년 1월 : 미국 일리노이주립대학교(어버너-삼페인) 사회사업대학원(MSW)
- 2005년 8월 : 성균관대학교 일반대학원 사회복지학과(사회복지학 박사)
- 2010년 3월~현재 : 남서울대학교 노인복지학과 교수
- 관심분야 : 노인정신건강, 여성장애인
- E-Mail : yjb@nsu.ac.kr

### 김 자 영(Ja-Young Kim)

[정회원]



- 2006년 2월 : 성균관대학교 사회복지학과(문학사)
- 2009년 2월 : 성균관대학교 일반대학원(사회복지학석사)
- 2018년 2월 : 성균관대학교 일반대학원(사회복지학박사 수료)
- 관심분야 : 사회복지행정, 시설평가, 여성복지
- E-Mail : jykim@stop.or.kr