장애인차별금지법 시행 15주년 기념

호남권역 토론회

✦ 특별교통수단 광역이동을 중심으로 ✦

2023. **4. 25.**화 **14:00~16:30**

광주광역시의회 5층 **예산결산위원회실**



국가인권위원회 광주인권사무소 광주·전남·전북장애인차별철폐연대 (사)광주장애인인권센터

장애인차별금지법 시행 15주년 기념

호남권역 토론회

국가인권위원회
www.humanrights.go.kr



✦ 특별교통수단 광역이동을 중심으로 ✦

2023. **4. 25.**화
14:00~16:30

광주광역시의회 5층
예산결산위원회실

사회
최혜령 국가인권위원회 광주인권사무소장

좌장
염형국 국가인권위원회 차별시정국장

YouTube
국가인권위원회 유튜브
생중계 동시진행

공동주최
국가인권위원회 광주인권사무소
광주·전남·전북장애인차별철폐연대
(사)광주장애인인권센터

1부 14:00~15:25

1.인사말

서미화 국가인권위원회 인권위원
강수훈 광주광역시의회 의원

2.발제

장애인 이동권 보장을 위한 국가와 지방정부의 과제 : 누구도 배제되지 않고 이동할 수 있는 사회를 위하여

이재민 전국장애인이동권연대 사무국장

3.현황발표

지자체별 교통약자 특별교통수단 운영현황

광주광역시 대중교통과, **전라남도** 도로교통과, **전라북도** 교통정책과

2부 15:35~16:30

1.토론

이용자 경험으로 본 특별교통수단 실태 및 개선방안

고명진 광주장애인자립생활센터 간사
김정 광양장애인자립생활센터 소장
전미영 전북장애인차별철폐연대 활동가

2.종합토론 및 질의응답 진행

편의제공 등 토론회 기타 문의사항은 국가인권위원회 광주인권사무소(**062-710-9713**)로 연락 바랍니다.

목 차

사회: **최혜령** (국가인권위원회 광주인권사무소장)
좌장: **염형국** (국가인권위원회 차별시정국장)

1부 기조발제 및 지자체별 현황발표 07

발제: 장애인 이동권 보장을 위한 국가와 지방정부의 과제 : 누구도 배제되지 않고 이동할 수 있는 사회를 위하여 08
이재민 (전국장애인이동권연대 사무국장)

현황발표: 지자체별 교통약자 특별교통수단 운영 현황 17
광주광역시 대중교통과 18
전라남도 도로교통과 24
전라북도 교통정책과 28

2부 이용자 경험으로 본 특별교통수단 실태 및 개선방안 33

토론1: **고명진** (광주장애인자립생활센터 간사) 34
토론2: **김 정** (광양장애인자립생활센터 소장) 48
토론3: **전미영** (전라북도장애인자별철폐연대 활동가) 55

종합토론 및 질의응답 진행

1부 - 기조발제

장애인 이동권 보장을 위한 국가와 지방정부의 과제: 누구도 배제되지 않고 이동할 수 있는 사회를 위하여

전국장애인이동권연대 **이재민** 사무국장

장애인차별금지법 시행 15주년 기념 호남권역 토론회: 특별교통수단 광역이동을 중심으로

장애인 이동권 보장을 위한 국가와 지방정부의 과제: 누구도 배제되지 않고 이동할 수 있는 사회를 위하여

전국장애인이동권연대 **이재민** 사무국장

최근 장애인 지하철 시위로 인해 이동권에 대한 사회적 관심과 논의가 활발해지고 있다. 이동할 권리는 UN 세계인권선언, 유럽연합 헌법에도 명시된 기본권으로, 대한민국은 장애계의 오랜 투쟁을 통해 2005년 교통약자이동편의증진법이 제정되며 공식적으로 논의되기 시작했다. 그리고 유엔장애인권리협약(Convention on the Rights of Persons with Disabilities, 이하 'CRPD') 역시 제9조(접근성)와 제20조(개인의 이동)에서 장애인의 이동권을 자세하게 논의하고 있다.

> "당사국은 장애인이 자립적으로 생활하고 삶의 모든 영역에서 완전히 참여할 수 있도록 하기 위하여, 장애인이 다른 사람과 동등하게 도시 및 농촌지역에서 물리적 환경, 교통 ……(중략)……에 대한 접근을 보장하는 적절한 조치를 취한다. 접근성에 대한 장애와 장벽을 식별하고 철폐하는 것을 포함하는 이러한 조치는 특히 다음의 사항에 적용된다.
>
> **-유엔장애인권리협약(CRPD) 제 9조 접근성-**

유엔장애인권리위원회는 장애인의 이동권을 사회권이 아닌 자유권적인 기본권으로 구분한다. 위원회가 CRPD에 "장애인이 자립적으로 생활하고 삶의 모든 영역에서 완전히 참여할 수 있도록 하기 위하여"라고 명시한 것처럼 이동권의 박탈은 노동, 교육 등 삶 제 영역의 참여 기회 자체를 봉쇄해버려 장애인에게 보장되어야 하는 다른 권리들까지 억압한다. 이동은 "일상생활의 사회성을 가능하도록 하는 거대한 부동의 하부구조"이기 때문이다.[1] 이에 유엔장애인권리위원회는 이동권을 개별 국가들의 재량이 인정되어 점진적으로 이행해야 하는 권리가 아니라 즉각 효력을 가진 권리로 규정하고 있다.

한국은 법에 이동권을 적시하고 UN CRPD에 서명한 비준국이지만 장애인의 완전한 이동권 보장을 위해서는 많은 과제를 산적하고 있다. 단적으로, 2005년 교통약자이동편의증진법이 제정되어 저상버스 도입 근거가 마련되고 국토교통부가 관련 예산을 지원하고 있으나 운행률은 전국 평균 30%에 불과하다.[2] 특별교통수단(장애인콜택시) 역시 보행불편장애인 150명 1대로 동법 시행규칙에 그 수를 규정했지만 법정보장대수 충족률은 86%이다. 최근 정예원의 연구에서는 장애인의 지하

1) 「Mobility」, John Urry, 2014; 강현수, 이희상 역

2) 2020 교통약자이동편의실태조사, 국토교통부

철 환승시간은 최대 비장애인의 28배, 환승 거리는 18배 소요된다며 장애인을 교통약자로 구분하지만 오히려 교통 이용은 더 어려운 역설적인 상황을 지적했다.

콜택시) 역시 보행불편장애인 150명 1대로 동법 시행규칙에 그 수를 규정했지만 법정보장대수 충족률은 86%이다. 최근 정예원의 연구에서는 장애인의 지하철 환승시간은 최대 비장애인의 28배, 환승 거리는 18배 소요된다며 장애인을 교통약자로 구분하지만 오히려 교통 이용은 더 어려운 역설적인 상황을 지적했다.[3)]

<표 1> 교통약자이동편의증진계획의 목표도입률 대비 실제 도입률

구분	기간	목표 도입률(A)	실제 도입률(B)	도입 차(A-B)
1차 계획	2007~2011	31.5	12.0	19.5
2차 계획	2012~2016	41.5	22.3	19.2
3차 계획	2017~2021	42.0	30.6	11.4
4차 계획	2022~2026	62.0	-	-

출처: 제1~4차 교통약자 이동편의 증진계획

<표 2> 특별교통수단 법정기준대수 대비 운행률

구분		법정기준대수	운행대수	보급률(A)	미충족비율 (A-100)
합계		**4,738**	**4,074**	**86.0**	**-14.0**
8개 특별·광역시	서울특별시	725	622	85.8	-14.2
	부산광역시	319	206	64.6	-35.4
	대구광역시	216	163	75.5	-24.5
	인천광역시	254	169	66.5	-33.5
	광주광역시	128	116	90.6	-9.4
	대전광역시	134	96	71.6	-28.4
	울산광역시	90	76	84.4	-15.6
	세종특별자치시	22	21	95.5	-4.5
9개도	경기도	1,027	1,157	112.7	+12.7
	강원도	195	149	76.4	-23.6
	충청북도	180	116	64.4	-35.6
	충청남도	236	163	69.1	-30.9
	전라북도	236	192	81.4	-18.6
	전라남도	247	179	72.5	-27.5
	경상북도	317	214	67.5	-32.5
	경상남도	344	369	107.3	+7.3
	제주특별자치도	68	66	97.1	-2.9

출처: 제1~4차 교통약자 이동편의 증진계획

3) "교통약자 측면 도시철도 환승역 환승보행 서비스 수준 평가방법 연구", 정예원, 서울시립대학교 도시과학대학원

이 같은 현실 속에서 장애인의 완전한 이동권 보장을 위해 우리는 어떤 목표를 설정하고 과제로 가져가야 하는가? 미국의 교통학자 미미 쉘러는 '모빌리티 정의'라는 새로운 개념을 제시하며 다음과 같은 질문을 화두로 던진다. "누가 이동하고, 무엇을 움직일지를 누가 결정하는가?"

권리로서의 이동: 배제되지 않고 정시에 연결될 권리

장애인 이동권에 대한 논의가 나오면 가장 많이 듣는 말 중 하나는 이제 지하철 역사(Subway station)의 승강기 설치나 저상버스 · 특별교통수단의 보급률이 많이 향상되지 않았냐는 것이다. 그러나 해당 비율들은 비장애인에게 수치로 헤아릴 필요도 없이 완전히 100%로 보장된 권리이다. 이동을 서비스(service)로 생각하기에 상대적인 수준을 측정하고 정도를 판단한다. "어떤 이동은 가능하게 하면서 다른 이동은 방해하는 정당하지 않은 모빌리티 체제"[4]에 문제가 있는데 그 정도에 만족하라는 논리는 장애인을 동등한 시민으로 인정하지 않으며 권리를 소거시켜 버리는 차별적 언행이다. 누가 이동하고, 무엇을 움직일지 결정하는 것은 시민 모두에게 주어진 권력이다. 대중교통 시스템은 성, 장애 유무, 계급, 인종 등 누구도 배제되거나 거부되지 않아야 하며 시민 누구나 이용하여 이동 할 권리를 지닌다.

이동의 핵심은 연결(link)이다. 이동은 출발지에서 목적지까지 도착하기 위한 사회적 · 물리적 행위이고 목표이자 수단이다. 교통수단 간의 환승을 통해 거미줄처럼 출발지와 도착지를 촘촘하게 연결한다. 즉, 출발지에서 목적지까지 도착하기 위해서는 환승을 전제로 모든 교통수단이 (장애인도) 탑승할 수 있도록 설계되어 있어야한다. 이동 도중 한 구간이라도 교통수단을 이용할 수 없다면 출발지에서 목적지에 도달할 권리가 침해된다. 가령, 지하철에서 하차하여 버스를 탑승하여야 목적지까지 이동할 수 있는데 탑승해야 하는 버스 노선이 모두 차별버스(비저상버스)라면 목적지에 도착할 수 없다. 따라서 지하철 엘레베이터 설치, 저상버스 도입률이 100%가 되지 않는 이상 이동권이 충분히 보장되었다는 말은 어불성설이다.

사실 이동할 권리는 이동 가능 여부를 넘어 정시성, 예측가능성을 포괄하여 확대될 필요가 있다. 이동의 중요성이 사회적 승인을 받게 된 배경은 근대도시의 성장과 밀접한 연관이 있다. 근대 사회 이전에 교육, 노동, 여가 등 모든 일상생활의 영역은 가족 단위에서 자체적으로 수행되고 조절되어 왔다. 그러나 산업혁명을 통해

4) Mobility Justice, Mimi Sheller, 2019; 최영석 옮김

근대사회로 접어들며 도시가 개발되고 사회적 역할이 분업화되며 가족의 역할이 학교, 공장 등으로 분산된다. 정시에 정확하게 목적지를 도착하여 역할을 수행한다는 계약으로 사회적 관계가 성립되기 때문에 모든 이동은 예측가능성을 수반해야 한다. 즉, 이동할 권리에는 정해진 시간에 그 곳에 도착할 권리까지 포함되어야 한다. 하지만 한국은 장애인이 이동할 때 몇 시에 도착할지 가늠하기 어려운 교통체계를 갖추고 있다. 저상버스가 도입된 노선이라도 차별버스와 혼용하여 운영되고 있어서 장애인은 눈앞에서 버스를 보내거나, 정류장이 불량하여 저상버스의 경사로가 착지 못하는 사례도 빈번하다. 즉 도착시간을 예상하지 못하는 상황을 수시로 마주한다.

비장애중심주의로 설계된 대중교통의 대안으로 특별교통수단도 있지만 실제 수요에 비해 적은 공급으로 대기시간을 가늠할 수 없어 몇 시에 도착할지 예상하는 것은 거의 불가능하다. 지하철은 승강기가 대부분 1기만 설치되어 있다. 승강기는 휠체어를 탄 장애인 이외에도 노약자, 임신부 등 다양한 교통약자가 이용하여 대기시간이 길어지기 일쑤이며, 휠체어 리프트가 철거되지 않은 역의 경우 휠체어 리프트의 위치에 따라 이동시간이 10~20분 지체되기도 한다.

특별교통수단 시행령 개정, 무엇이 달라지는가?

작년 12월 31일, 국회 본회의에서 교통약자의 이동편의 증진 일부 개정 법률안(대표발의 천준호)이 통과되었다. 해당 개정안의 골자는 노선버스 대·폐차 시 저상버스 의무도입, 특별교통수단 운영비에 대한 국고 지원 근거 마련이다. 기획재정부가 예산이 과도하게 투입된다며 법안 통과를 상임위 심사부터 강력하게 저지했지만 장애인 이동권 보장의 시급성이 대두되며 간신히 통과되었다.

제14조(노선버스의 이용 보장 등) ① ~ ⑥ (생 략)	제14조(노선버스의 이용 보장 등) ① ~ ⑥ (현행과 같음)
<신 설>	**⑦ 노선버스 운송사업자가 대통령령으로 정하는 운행형태에 사용되는 버스를 「여객자동차 운수사업법」 제84조제2항에 따라 대폐차하는 경우에는 저상버스로 도입하여야 한다. 다만, 도로의 구조 · 시설 등이 저상버스의 운행에 적합하지 아니하여 해당 노선의 노선버스 운송사업자가 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 소관 교통행정기관의 승인을 받은 경우에는 그러하지 아니하다.**
제16조(특별교통수단의 운행 등) ① (생 략)	제16조(특별교통수⑧ **노선버스 운송사업자가 제7항 본문에 따라 저상버스를 도입하는 경우에는 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조제2호에 따른 환경친화적 자동차를 우선 도입하도록 노력하여야 한다.** 단의 운행 등) ① (현행과 같음)

② 시장이나 군수는 특별교통수단을 이용하려는 교통약자와 특별교통수단을 운행하는 자를 통신수단 등을 통하여 연결하여 주는 이동지원센터를 설치할 수 있다. <단서 신설>	② 시장이나 군수는 특별교통수단을 이용하려는 교통약자와 특별교통수단을 운행하는 자를 통신수단 등을 통하여 연결하여 주는 이동지원센터를 **설치하여야 한다. 다만, 도지사가 특별교통수단의 효과적 운영을 위하여 관할 행정구역 내의 시장 · 군수와 협의하여 이동지원센터를 제3항에 따른 광역이동지원센터와 통합하여 운영하는 경우에는 그러하지 아니하다.**
③ 도지사는 특별교통수단을 효과적으로 운영하기 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 관할 행정구역 내의 시장 · 군수와 협의하여 제2항에 따른 이동지원센터를 통합하여 운영하거나 별도의 이동지원센터를 설치할 수 있다.	**③ 도지사는 특별교통수단의 효과적 운영 및 관할 행정구역 내 시 · 군 간 특별교통수단의 원활한 환승 · 연계를 지원하기 위하여 광역이동지원센터를 설치하여야 한다.**
④·⑤ (생 략)	④·⑤ (현행과 같음)
⑥ 국가 또는 도( )는 제1항에 따른 특별교통수단의 확보 또는 제2항에 따른 이동지원센터의 설치에 소요되는 자금의 일부를 지원할 수 있다.	**⑥ 시 · 도지사는 인근 특별시 · 광역시 · 특별자치시 · 도 · 특별자치도와의 특별교통수단 환승 · 연계 체계 구축을 위하여 관계 시 · 도지사와 상호 협력하여야 한다.**
⑦ 특별교통수단을 이용할 수 있는 교통약자의 범위, 특별교통수단으로 운행되는 차량의 종류, 특별교통수단에 장착하여야 하는 탑승설비의 구조 · 재질 및 성능 등에 관한 규격 및 기준은 국토교통부령으로 정한다.	**⑦ 국가 또는 도(道)는 제1항에 따른 특별교통수단의 확보 또는 제2항에 따른 이동지원센터 및 제3항에 따른 광역이동지원센터의 설치 · 운영에 소요되는 자금의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 지원할 수 있다.**

▲ 교통약자이동편의에 관한 법률 개정안(2021.12.31.)

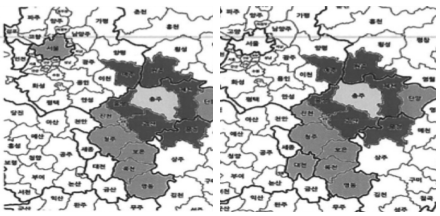
법이 통과되며 올해 7월부터 국토교통부가 각 지자체에 특별교통수단 운영비를 지급한다. 이에 따라 국토교통부는 시행령을 개정하여 지자체 별로 천차만별이었던 운행방식을 통일하려고 하는데 주요 내용은 다음과 같다.

첫째, 24시간 운행이 의무화된다. 지금까지 일부 지자체는 야간에 탑승 수요가 적고 운전원이 부족하다는 이유로 오후 6시 안팎으로만 특별교통수단을 운행했다. 하지만 밤도 사람이 살아나가는 시간이다. 대부분의 사회적 관계는 퇴근 후 일과에 활발히 진행되는데 장애인은 이동할 수 없어 영락없이 집에만 처박혀 있어야 했다. 저상버스가 전무한 농어촌 지역에서는 더욱 그랬다. 또한 밤 시간에 몸이 아프거나, 친지가 갑작스럽게 죽는 경우에도 장애인은 교통수단이 없어 고통과 슬픔을 참는 것 외엔 방법이 없었다. 그래서 장애계는 야간 시간에 수요가 적더라도 특별교통수단이 운행되어야 함을 주장했고 금번 시행령에 반영된 것이다.

두 번째로 시행령에서는 예약 없이 특별교통수단을 이용할 권리를 보장하고 있다. 지금까지 일부 지역에서는 수요 대비 공급이 부족하여 대기시간이 불규칙하다는 이유로 예약제를 운행해왔다. 하지만 우리는 예측 가능한 일상만 수행하지 않는다. 일과는 불확실성에 항상 놓여있고, 불확실성은 상시적인 이동을 수반한다. 따라서 예약이 아니라 차량 1대의 일일 운행시간을 늘려 대기시간을 줄이는 방식으로 해결되어와야 했고 그 시작이 열린 것이다.

셋째, 시행령 개정으로 장애인콜택시의 탑승자가 제한된다. 장애인콜택시는 휠체어 이용으로 대중교통 탑승을 배제당하는 교통약자들을 위해 만들어진 보완수단이다. 하지만 지역에서는 시장이나 군수가 바뀔 때마다 선심성 공약으로 그 대상을 확대해왔다. 휠체어를 이용하지 않는 노인, 임신부를 비롯해 심지어는 국가유공자까지 특별교통수단을 이용할 수 있도록 함에 따라 휠체어 이용자들의 대기시간은 기하학적으로 증가했다. 따라서 이번 시행령 개정안에서는 특별교통수단이 휠체어 이용자를 위한 교통수단임을 분명히 하고 그 외 대상자들은 조례를 통해 별도 규정하도록 하고 있다. 물론 휠체어를 이용하는 사람만이 교통약자는 아니다. 다양한 교통약자가 있을 수 있다. 그렇다고 한다면 정부는 교통약자 간의 갈등을 부추기는 것이 아니라 개별 필요성에 맞는 다양한 수단의 제공을 강구해야 한다.

마지막으로 광역 운행 의무화는 시행령의 가장 가시적인 성과이다. 입법 예고된『교통약자이동편의증진법』의 시행령에 따르면 각 지자체는 인접하고 있는 기초지자체를 포함하여 소속되어 있는 도( )나 인접한 광역시까지 장애인콜택시의 운행범위를 넓혀야 한다. 대전의 경우에는 전라남도와 경계를 접하고 있기 때문에 그 운행범위가 전라남도 전체로 늘어나게 된다. 전라남도 구례의 경우에는 전라남도 전역은 물론, 인접하고 있는 전라북도 남원과 경상남도의 하동, 산청을 포함하고 가까운 특광역시인 광주, 대전, 대구 중 한 곳을 선택해 의무적으로 운행범위에 넣어야한다. 기차 외에 광역이동수단이 없는 장애인에게 특별교통수단의 운행 범위 증가는 오랜 숙원이었다. 특히 기차역도 없는데다가 의료, 교육, 여가, 경제적 인프라가 부족한 중소도시와 농어촌 지역은 고립되어 있던 것과 다름없다. 그러나 이제는 시행령 개정으로 광역 운행이 의무화되며 적어도 인근 지역으로는 언제든지 자유롭게 이동할 수 있게 되었다.

지역	현행	개선(안)
서울		
충북/충주		

지방정부는 이에 대해 어떻게 대응하여 장애인 이동권을 보장해야 하는가?

시행령 개정은 장애인 이동권 보장에 상당한 기여를 할 것으로 보인다. 하지만 지방정부가 이에 대한 예산 편성을 하지 않는다면 장애인 이동권 보장은 사막의 신기루처럼 눈 앞에서 사라질 것이다. 지방정부의 역할이 중요한 이유다.

우선 특별교통수단 1대당 일일 운행시간을 증가시켜야 한다. 앞서 말한대로 올해 7월부터 시행령이 개정되면 운행시간과 운행범위가 비약적으로 증가한다. 운행시간이 늘어남에 따라 시간대별 운행차량 수 조정이 불가피하고 운행범위가 넓어져 먼 지역에서 다른 승객을 태우기 위해 이동하는 시간이 길어질 것이다. 이로 인해 차량 대기시간이 지금보다 되레 길어질 우려가 있다. 그렇기 때문에 차량 1대당 일일 운행시간을 18시간까지 늘려야한다. 지금은 차량 대부분이 하루 8시간만 운행하고 16시간 가까이 차고지에서 움직이지 않는데 운전원을 추가 고용하여 그 시간을 줄여야 한다. 전체적인 공급을 늘려야 한다.

특히 광역시는 이보다 더 많은 차량운행시간이 필요할 수도 있다. 광역시로 오는 수요는 각 지자체 장애인콜택시로 분산되지만, 반대로 광역시에서 각 지자체로 가는 차량은 오롯이 광역시의 특별교통수단에 의존하기 때문이다. 광역이동지원센터의 유기적 연계 방안이 부재한 현재의 시행령으로는 광역시가 독박을 쓸 수밖에 없다. 가령, 광주광역시는 현재 차량 1대당 운전원 1.06명의 평균 대기시간이 30분이다. 이 상태에서 운행범위가 전라남도까지 확장된다면? 장애인콜택시 1대의 차량 운행시간을 반드시 늘려야 한다. 그리고 이와 동시에 광역시와 인근 광역자지단체의 교통약자이동지원센터가 연계 또는 통합되어 유기적으로 조정되기 위한 노력이 수반되어야 한다.

한편으로는 임차▨바우처택시에 대해 지방정부가 그 필요성을 인식하고 질적 향상을 위해 예산을 추가 투입해야 한다. 앞서 주지했듯 시행령이 개정되며 휠체어를 이용하지 않는 교통약자들에 대한 이동권 보장이 사각지대에 놓여있다. 사실 발달장애인의 경우에는 2018년 장애등급제가 폐지되며 시민으로서의 권리를 더 먼저 박탈당하기도 했다. 이러한 상황 해결을 위해 임차▨바우처택시가 조속히 도입되고 다음의 원칙으로 운영되어야 한다. 먼저 특별교통수단과 이용요금의 차이가 없어야 한다. 특별교통수단의 요금이 저렴한 이유는 버스 등의 대중교통 이용이 불가능한 상황에서 그에 대한 대체재로 장애인 콜택시가 도입되었기 때문에 대중교

통 수준으로 맞춰진 것이다. 임차 · 바우처택시도 동일한 개념이기에 요금이 조정되어야 한다. 운행 범위와 시간 역시 임차 · 바우처택시에는 제한을 둔 경우가 많은데 언제, 어디서, 누가 이동할 지 결정하는 것은 당연한 권리이다. 임차 · 바우처 택시라고 예외가 될 수는 없다.

무엇보다 가장 중요한 것은 임차 · 바우처 택시에 이동지원서비스와 차별에 대한 대비책을 충분히 마련하는 것이다. 현재 특별교통수단(장애인콜택시)은 10분 대기, 필요 시 문 앞에서 문 앞으로 이동 지원하는 서비스도 함께 제공하고 있다. 또한 공공서비스이기 때문에 배차거부와 차별 문제가 상대적으로 낮은 편인데 임차 · 바우처 택시는 그렇지 않다. 따라서 이동지원서비스를 포함하여 장애 인권에 대한 운전원 교육, 차별 발생 시 대응을 위한 모니터링 담당 기관 지정 등을 위해 별도 예산이나 인센티브 제도를 마련해야 한다. 허울뿐인 정책이 아니라 장애인 이동권 보장을 위해 내실 있고 촘촘한 제도정비와 예산 도입, 지방정부의 강한 의지와 강력한 권한 발휘가 필요하다.

사실 가장 큰 핵심은 비장애인 중심으로 된 대중교통체계를 누구도 배제되지 않는 시민 전체의 대중교통체계로 전환할 것인가 지방정부가 고민해야 한다. 이 발제에서는 많이 언급하지 않고 있지만 올해 1월부터 의무화 된 저상버스 도입을 각 지자체는 충실히 이행해야 한다. 뿐만 아니라 버스정류장 정비를 포함해 눈 가리고 아웅 하는 것이 아니라 제대로 안착하기 위한 시야 확대와 공세적 대응이 필요하다.

모두가 이동할 수 있는 가장 손쉬운 해결방법, 그리 멀지 않다

대한민국이 장애인의 이동권을 권리로 고민하고 있는 정의로운 사회인가라는 질문이 맴맴 떠돈다. 장애인은 비장애인이 당연하게 이용하는 노선버스 탑승을 배제당하고 있다. 저상버스와 특별교통수단은 낮은 보급률과 제한적인 운영방식으로 시내·외를 가리지 않고 연결하지 못한다. 정시도착은커녕 밤에는 출발하지도 못한다.

다시 서두에 던졌던 질문을 상기해보면 누가 이동하고 무엇을 움직일지 누가 결정할 것인가? 이동이 현대 사회에서, 대한민국 국민으로서, 시민이라면 당연히 누려야 하는 기본권임에도 불구하고 장애인은 이동의 모든 영역에서 소외당하고 차별당하고 있다. 이 권리는 누가 보장해 줄 수 있는가? 누가 가로막고 있는가? 누가 결

정을 해야 하는가? 결정은 필요한가? 결정이 필요 없을 정도로 당연시해야 하는 것은 아닌가?

장애인 이동권 보장을 위한 방법은 간단하다. 모든 노선버스를 저상버스와 리프트 장착 버스로 교체하고, 특별교통수단의 대기시간과 운행범위를 장애인이 자유롭게 이동할 수 있을 정도로 적용하면 된다. 하지만 이를 번번히 막는 것은 예산의 논리를 가장한 장애인 차별이다. 위와 같이 정답은 분명함에도 "전면 도입하는 데는 너무 많은 비용이 소모된다", "예산의 우선순위가 있지 않냐."라는 주장은 이동권을 권리로 인식하지 못함이 분명하다. 최근 신도시의 대중교통 체계가 갖춰지지 않았다며 지자체장과 국회의원을 비롯한 정치인들이 문제 해결에 앞장서겠다는 공언들과 비교하면 장애인의 이동권이 이 사회에서 어떻게 위치되는지 분명해진다. 장애인의 이동권은 비용의 문제가 아니라 권리의 문제이며, 장애인 역시 비장애인과 마찬가지로 언제나, 어디로나, 누구든지 자유롭게 이동할 권리와 필요가 있다. 특히 저상버스, 지하철 승강기 설치 등으로 장애인이 이동할 수 있는 사회라면 노인 등 교통약자 뿐 아니라 모두가 이동할 수 있는 정의로운 사회로 한 걸음 더 나아갈 수 있다. 즉, 장애인이 결정하고 장애인이 스스로 움직일 수 있는 사회를 만드는 것은 모빌리티 정의 사회에 더 가까이 가는 방법이다. 따라서 정치와 동료시민들은 다른 동료시민의 너무나도 당연한 이동권 보장을 위해 함께 책임지고 경주해야 한다. 마지막으로 사회학자 짐멜(Simmel)의 논의를 이용하자면,

> "하천의 양쪽 제방이 단지 개별적인 것이 아니라 분리된 것이며 따라서 잠재적으로 연결 가능한 것이다. 그리고 (벌과 대조되는 건축가에 대한 마르크스의 분석과 마찬가지로) 인간은 마음의 눈을 통해 그와 같은 연결을 분리된 것으로서, 따라서 연결이 필요한 것으로서 '볼 수 있다.....(중략)....."만약 우리가 우리의 현실적인 생각 속에서, 우리의 필요 속에서 그리고 우리의 환상 속에서 그들을 먼저 연결하지 않는다면 분리의 개념은 무의미하다."

장애인의 이동을 권리로 생각한다면, 장애인이 이동하지 못하는 물리적 현실을 개별적인 것이 아닌 분리된 것이라고 사고한다면 시민권의 관점에서 길은 반드시 연결해야 한다. 이를 상상하면 돈이 없다는 예산의 논리도, 도로문제를 운운하는 물리적 근거도 실체 없는 공허한 메아리일 뿐이다.

1부 - 현황발표

지자체별 교통약자 특별교통수단 운영 현황

광주광역시 대중교통과
전라남도 도로교통과
전라북도 교통정책과

장애인차별금지법 시행 15주년 기념 호남권역 토론회: 특별교통수단 광역이동을 중심으로

광주광역시 대중교통과

차량 및 인력 현황

보유 대수	보행상 장애인수 (중증)	법정대수		인력현황(명)				
		대수	충족율	계	관리자	사무직	상담원	운전원
116대	**19,383명**	**129대**	**90%**	154명	5	11	16	122

※ 법정대수 : 보행상 장애인으로서 장애의 정도가 심한(중증) 장애인 150명당 1대

운영 현황

구 분	2021년		2022년		2023년 (2월 기준)	
운행실적	회수(건)	인원(명)	회수(건)	인원(명)	회수(건)	인원(명)
	227,157	125명	201,903	122명	28,572	122명
운영대수(대)	116대		116대		116대	
인 력 (명)	관리직원(5)·사무직(11) 운전원(125)·상담원(14)		관리직원(5)·사무직(11) 운전원(123)·상담원(17)		관리직원(5)·사무직(11) 운전원(122)·상담원(16)	
예 산 (백만)	13,135		14,368		15,761	

이용 대상

구분		구비서류
19년 6월 30일 이전 장애 판정을 받은 사람	· 1, 2급 장애인 · 3급 지적·자폐성 장애인	· 장애인증명서 · (구)장애등급 조회 결과 안내문
	· 3급 중 휠체어 이용하는 장애인	**· 장애인증명서 · (구)장애등급 조회 결과 안내문 · 종합병원 이상의 의료기관에서 발급한 대중교통 이용제약에 관한 진단서 또는 소견서 제출**
19년 7월 1일 이후 장애의 정도가 심한 장애인으로 판정 받은 사람	· 보행상 장애 표준기준표상 ○에 해당하는 장애인	· 장애인증명서
	· 보행상 장애 표준기준표상 △에 해당하는 장애인 중 장애 정도 추가심사 결과 안내문 상 보행상 장애가 확인 되는 경우	· 장애인증명서 · 장애 정도 추가심사 결과 안내문 (행정복지센터 발급)
	· 보행상 장애 표준기준표상 △에 해당하는 장애인 중 장애 정도 추가심사 결과 안내문 상 보행상 장애가 확인 되지 않으나 휠체어 이용하는 경우	**· 장애인증명서 · 종합병원 이상의 의료기관에서 발급한 대중교통 이용제약에 관한 진단서 또는 소견서 제출**
	· 지적·자폐성 장애인	**· 장애인증명서 · 종합병원 이상의 의료기관에서 발급한 대중교통 이용제약에 관한 진단서 또는 소견서 제출**
휠체어를 이용하는 65세 이상 노인	장기요양등급 1, 2급	· 신분증 · 장기요양등급인정서
	장기요양등급 3, 4급	· 신분증 · 장기요양등급인정서 · 종합병원 이상의 의료기관에서 발급한 대중교통 이용제약에 관한 진단서 또는 소견서 제출

※ 공통서류 : 이용신청서, 개인정보제공동의서, 이용자준수사항동의서

<보행상 장애 표준 기준표>

구분	장애 유형		심한 장애
신체적 장애	지체 장애	상지 절단	△
		하지 절단	○
		상지 관절	△
		하지 관절	○
		상지 기능	△
		하지 기능	○
		척추 장애	○
		변형 장애	
	뇌병변장애		○
	시각장애		○
	청각 장애	청력	
		평형	○
	언어 장애		
	신장 장애		○
	심장 장애		△
	호흡기 장애		△
	간 장애		△
	안면 장애		
	장루·요루 장애		△
	뇌전증 장애		
정신적 장애	지적 장애		△
	자폐성장애		△
	정신 장애		△

운행지역

- 광주광역시 전지역 및 인접시·군 (화순, 함평, 나주, 담양, 장성)
- 광주광역시 인접 시·군 출발하여 광주시 내로 이동이 가능한 대상은 광주광역시에 주민등록을 준 사람 중 아래에 해당하는 등록된 이용인만 가능

구분	조건	
인접 시·군 출발 가능 대상	19. 6. 30 이전 장애 등록한 사람	- 1급 장애인 중 휠체어를 이용하는 사람 - 1급 시각장애인 중 전맹에 해당하는 서류를 제출한 사람[진단서 또는 소견서(보건복지부 인증 의료기관) 제출자(무광각, 실명, 양 의안, 시력 0.02이하)] - 2급 휠체어 이용자 중 화순 전남대병원 출발자
	19. 7. 1 이후 장애 등록한 사람	- 장애정도가 심한 장애인 중 휠체어를 이용하는 사람 - 장애정도가 심한 시각장애인 중 전맹에 해당하는 서류를 제출한 사람[진단서 또는 소견서(보건복지부 인증 의료기관) 제출자(무광각, 실명, 양 의안, 시력 0.02이하)]
	65세 이상 노인	- 휠체어를 이용하는 65세 이상 노인 (장기요양 등급 1·2등급)

신청(접수) 방법

- 당일 '즉시전화'와 1일전 '예약전화'로 운영
- 당일 즉시전화 : 06:00 ~ 23:00 운행 / 당일 전화와 인터넷, 앱을 통하여 접수 가능 (06:00~22:40 까지만 접수가능)
- 1일전 예약전화 : 23:00 ~ 06:00 운행 / 1일전 전화를 통하여 09:00 부터 선착순으로 접수 가능

운영 방식 및 운영단체(기업명)

- 광주광역시청(위탁) 광주광역시 교통약자이동지원센터 운영

이용요금

구 분	관 내	관 외	비 고
요 금	기본요금 660원 거리요금(150M) 30원 시간요금(36초당) 30원	요금의 20%할증	24시~04시 20% 심야할증 (관외 시 추가할증 붙지 않음)

특별교통수단 운행실적 (2023. 2. 기준)

총 운행실적

(단위: 건, 명)

접수건수(A+B)	취소건수(A)	운행건수(B)	이용인원	비 고
97,757	7,734	90,023	90,023	

이용목적별 운행현황

(단위: 건, 명)

구 분	운행실적		비율(%)	비 고
	운행건수	이용인원		
합 계	**90,023**	**90,023**	**100%**	
병원진료	22,240	22,240	24.7%	
여가활동	20,730	20,730	23%	
복지시설	9,571	9,571	10.6%	
직장생활	8,879	8,879	9.9%	
학교교육	2,041	2,041	2.3%	
특수치료	1,175	1,175	1.3%	
기 타	25,387	25,387	28.2%	

이용자별 운행현황

(단위: 건, 명)

구 분		운행실적	비율(%)	비 고
합 계		**90,023**	**100%**	
장애인	지 체	17,371	19.3%	
	시 각	14,150	15.7%	
	청 각	3,807	4.2%	
	뇌병변	15,130	16.8%	
	정 신	948	1.1%	
	자폐성	2,477	2.8%	
	신 장	7,081	7.9%	
	발달(지적)	24,577	27.3%	
	기타	948	1.0%	
고령자		3,227	3.6%	
기 타		307	0.3%	

특별교통수단 세부 운영내용 (2023. 2.까지 평균)

장애인콜택시 시간대별 근무인원 (운전원: 122명, 차량: 116대)

시간대별 근무인원(총 명)							휴무인원
6~15	7.5~16.5	8~17	9~18	11~20	14.5~23.5	22.5~6.5	
20 (16)	12 (10)	25 (20)	25 (20)	20 (16)	18 (14)	2 (2)	24

※ 시간대별 근무인원 편성은 122명이며 실 투입 편성은 98명임

장애인콜택시 시간대별 운행현황

구분	운행차량(대)	신청-탑승 대기시간(분)	배차-탑승 대기시간(분)	차량 1대당 일일 평균 운행 건수
평균		**17:45**	**11:29**	**6.6건**
00~01	2	0(예약콜)	0(예약콜)	
01~02	2	0(예약콜)	0(예약콜)	
02~03	2	0(예약콜)	0(예약콜)	
03~04	2	0(예약콜)	0(예약콜)	
04~05	2	0(예약콜)	0(예약콜)	
05~06	2	0(예약콜)	0(예약콜)	
06~07	16	15:32	12:06	
07~08	16-36	16:18	12:08	
08~09	56	20:21	13:40	
09~10	76	18:51	12:43	
10~11	80	16:44	11:41	
11~12	80	17:10	11:49	
12~13	56	18:33	11:41	
13~14	76-83	18:29	11:55	
14~15	74-83	16:14	12:05	
15~16	70	16:32	12:10	
16~17	50	19:07	11:54	
17~18	43-50	20:37	11:56	
18~19	23-30	22:10	12:01	
19~20	23	17:54	09:50	
20~21	14	18:59	10:05	
21~22	14	14:55	09:32	
22~23	7-14	13:31	07:54	
23~24	2	0(예약콜)	0(예약콜)	

장애인콜택시 관내·외 운행실적

구분	계	관내	인근 시·군	기타
건수	**90,023**	89,777	246	
비율	**100%**	99.7%	0,3%	

교통약자이동지원센터 세부 운영예산

(단위:백만원)

		2023년	2022년	2021년
		예산액	예산액	예산액
차량도입비		752(신규10, 대폐6)	752(대폐 16)	450(대폐 10)
		-	-	
인건비	사무직	2,080	1,889	1,606
	운전직	7,092	6,857	5,940
	기타			
차량운영 경비	유지비	1,195	1,045	901
	수용비	215	297	170
	임차,바우처	4,000	3,262	3,120
센터운영비 (임대, 관리비)		237	240	239
어플리케이션 개발, 운영비		128	130	117
기타		814	648	813
계		**15,761**	**14,368**	**13,136**

임차/바우처택시 관내·외 운행실적

구 분	2021년		2022년		2023년(2월 기준)	
운행실적	회수(건)	인원(명)	회수(건)	인원(명)	회수(건)	인원(명)
	270,677	**97**	**275,247**	**88**	**61,451**	**181**
운영대수 (대)	97		88		181	
인 력 (명)	97		88		181	
예 산 (백만)	3,120		3,262		4,000	

전라남도 도로교통과

차량 및 인력 현황 (장애인 콜택시)

보유 대수	보행상 장애인수 (중증)	법정대수		인력현황(명)				
		대수	충족율	구분	계	관리자	상담원	운전원
190대	36,064명	241대	79%	광역이동 지원센터	30	5	25	-
				시군이동 지원센터	268	17	-	251

※ 법정대수 : 보행상 장애인으로서 장애의 정도가 심한(중증) 장애인 150명당 1대 (특별교통수단 외 차량 운영 현황 : 바우처택시 265대, 임차택시 17대)

운영 현황

구 분	2021년		2022년		2023년 (2월 기준)	
운행실적	회수(건)	인원(명)	회수(건)	인원(명)	회수(건)	인원(명)
	487,323	7,511	688,114	9,935	233,670	8,133
운영대수(대)	289 (장애인콜택시 179 임차 바우처택시 110)		415 (장애인콜택시 184 임차 바우처택시 231		472 (장애인콜택시 190 임차 바우처택시 282)	
인 력 (명)	관리직원(17) 운전원(232)·상담원(20)		관리직원(17) 운전원(251)·상담원(20)		관리직원(22) 운전원(251)·상담원(25)	
예 산 (백만)	142억		181억		186억	

이용 대상

구 분	구비서류
보행상 중증장애인	장애인 증명서
65세이상	**재활의학 또는 정형외과 전문의 진단서**
임산부	산모수첩, 전문의 진단서
일시적 휠체어	전문의 진단서

운행지역

- 전라남도 전역 및 광주광역시, 시군 인접 타 시도(편도만 운행)

신청(접수) 방법

- 전화, 문자, 홈페이지, 앱

운영 방식 및 운영단체(기업명)

- 광역이동지원센터 위탁(전남사회서비스원)
- 시군 이동지원센터 위탁(지제체장인협회 등)

이용요금

구 분	관 내	관 외	비 고
요 금	기본 2Km 500원, 추가 1km당 100원 시군내버스 요금 상한 (시 1,500원, 군 1,000원)	시외버스 요금 적용	심야(00~04시) 요금 2배

특별교통수단 운행실적 (2023. 3.까지 평균)

총 운행실적

(단위: 건, 명)

접수건수(A+B)	취소건수(A)	운행건수(B)	이용인원	비 고
251,854	18,184	233,670	8,133	

이용목적별 운행현황

(단위: 건, 명)

구 분	운행실적		비율(%)	비 고
	운행건수	이용인원		
합 계	**233,670**	**16,545**	**15,912**	**100**
병원진료	66,064	6,029	4,304	28
출근/등교	4,792	291	498	2
귀 가	71,355	5,353	5,035	31
종 교	-	-	-	-
쇼 핑	-	-	-	-
기 타	91,459	4,872	6,075	39

이용자별 운행현황

(단위: 건, 명)

구 분		운행실적	비율(%)	비 고
합 계		**233,670**	**8,133**	15,912
장애인	지체	53,215	1,802	3,001
	시각	18,371	557	1,105
	청각	2,859	97	61
	뇌병변	30,596	999	2,988
	정신	3,607	86	81
	신장	33,276	753	1,423
	발달(지적)	13,357	342	2,007
	기타	2,656	104	607
고령자		68,323	2,919	3,482
기 타		7,410	474	1,157

특별교통수단 세부 운영내용 (2023. 3.까지 평균)

장애인콜택시 시간대별 근무인원 (운전원: 251명, 차량: 190대)

시간대별 근무인원(총 66명)							휴무인원
07~15	09~17	10~18	13~21	15~23	20~07	22~07	
14.6	14.6	14.6	12.9	10.5	6.0	5.5	24

※ 시간대별 근무인원 편성은 122명이며 실 투입 편성은 98명임

장애인콜택시 시간대별 운행현황

구분	운행차량(대)	신청-탑승 대기시간(분)	배차-탑승 대기시간(분)	차량 1대당 일일 평균 운행 건수
평균	**80.3**	**00:07:14**	**00:18:59**	**00:11:45**
00~01	1.6	00:04:13	00:16:51	00:12:39
01~02	1.2	00:07:26	00:19:55	00:12:29
02~03	2.3	00:18:19	00:33:00	00:14:42
03~04	6.2	00:24:10	00:37:26	00:13:16
04~05	9.9	00:19:09	00:35:26	00:16:17
05~06	21.6	00:21:58	00:36:37	00:14:39
06~07	56.2	00:22:10	00:36:42	00:14:34
07~08	140.5	00:16:41	00:32:05	00:15:24
08~09	171	00:06:19	00:19:51	00:13:32
09~10	194.1	00:03:06	00:15:11	00:12:05
10~11	191.5	00:03:32	00:14:28	00:10:56
11~12	166.9	00:10:38	00:20:41	00:10:03
12~13	145	00:12:59	00:24:07	00:11:08
13~14	158.6	00:05:42	00:17:15	00:11:33
14~15	161.2	00:03:00	00:13:29	00:10:29
15~16	151.1	00:03:13	00:14:19	00:11:06
16~17	107.3	00:04:29	00:15:07	00:10:38
17~18	63.4	00:06:08	00:16:32	00:10:24
18~19	33.3	00:06:47	00:17:39	00:10:51
19~20	21.4	00:04:52	00:16:03	00:11:11
20~21	15.8	00:03:35	00:15:30	00:11:55
21~22	9.7	00:03:43	00:15:33	00:11:49
22~23	3.8	00:03:25	00:17:35	00:14:11
23~24	2.1	00:04:03	00:17:03	00:13:00

장애인콜택시 관내·외 운행실적

구분	계	관내	인근 광역시	인근 시·군	기타
건수	**129,850**	115,915	2,463	11,472	
비율	**100**	89.3	1.9	8.8	

교통약자이동지원센터 세부 운영예산

(단위:백만원)

		2023년		2022년		2021년	
		예산액	편성근거	예산액	편성근거	예산액	편성근거
차량도입비		1,426	31대	1,748	38대	1,012	21대
인건비	사무직	2,200	47명	2,100	37명	1,900	37명
	운전직	9,500	251명	8,600	251명	8,200	232명
	기타						
차량운영 경비	유지비	2,000	자율편성	2,000	자율편성	1,800	자율편성
	수용비	500	자율편성	500	자율편성		자율편성
	기타	2,700	자율편성	2,500	자율편성	1,000	자율편성
센터운영비 (임대, 관리비)		72	임차, 관리비	72	임차, 관리비	70	임차, 관리비
어플리케이션 개발, 운영비		-		400	관제시스템 고도화	30	앱운영비
기타		228	자율편성	228	자율편성	200	자율편성
계		**18,626**		**18,148**		**14,212**	

임차/바우처택시 관내·외 운행실적

구 분	2021년		2022년		2023년(2월 기준)	
운행실적	회수(건)	인원(명)	회수(건)	인원(명)	회수(건)	인원(명)
	35,345	**2,145**	**196,341**	**5,479**	**103,818**	**5,573**
운영대수 (대)	99		219		265	
인 력 (명)	100		221		267	
예 산 (백만)	1,386		3,756		3,780	

전라북도 교통정책과

차량 및 인력 현황 (장애인 콜택시)

보유 대수	보행상 장애인수 (중증)	법정대수		인력현황(명)			
		대수	충족율	계	관리자	상담원	운전원
208	34,730	232	90%	263	15 (광역 1, 시군 14)	25 (광역)	223

※ 법정대수 : 보행상 장애인으로서 장애의 정도가 심한(중증) 장애인 150명당 1대

운영 현황

구 분	2021년		2022년		2023년 (3월 기준)	
운행실적	회수(건)	인원(명)	회수(건)	인원(명)	회수(건)	인원(명)
	394,154	7,307	449,656	8,060	123,459	5,423
운영대수(대)	226대 (특별교통수단 196, 임차택시 30)		255대 (특별교통수단 208, 임차택시 47)		256대 (특별교통수단 208, 임차택시 48)	
인 력 (명)	운전원(212)·상담원(24)		운전원(223)·상담원(26)		운전원(223)·상담원(26)	
예 산 (백만)	(광역센터 운영비) 1,364백만원 (시군 운영비) 8,790백만원 (특별교통수단 도입비) 368백만원		(광역센터 운영비) 1,666백만원 (시군 운영비) 11,632백만원 (특별교통수단 도입비) 1,472백만원		(광역센터 운영비) 1,714백만원 (시군 운영비) 13,493백만원 (특별교통수단 도입비) 1,472백만원	

이용 대상

구 분	구비서류
○ 장애의 정도가 "심한 장애인" 중 대중교통 이용이 어려운 자(보행상 장애인)	○ 복지카드 또는 장애인 증명서 ○ 보행상 장애 표준 기준표상 - ○해당자 : 장애인 증명서 - △해당자 : 장애정도 추가심사 결과 안내문 (보행상 장애해당자)
○ 65세 이상으로 대중교통 이용이 어려운 자	○「장애인복지법 시행규칙」제3조 2항에 따라 보건복지부 장관이 정하는 장애유형별 해당 전문의(산부인과, 재활의학과, 정형외과)가 있는 의료기관에서 휠체어 사용이 필요하고 대중교통의 이용이 어렵다는 진단서
○ 대중교통 이용이 어려운 임산부, 일시적 휠체어 이용자	

운행지역

- 전국 운행으로 운행지역 제한 없음

신청(접수) 방법

- 전화, 홈페이지, 앱

운영 방식 및 운영단체(기업명)

- 위탁 운영 / ㈜케이티아이에스

이용요금

구 분	관 내	관 외	비 고
요 금	기본요금 2km,700원 주행요금 1km당 100원	기본요금 2km,700원 주행요금 700m당 100원	※ 각 지자체 특별교통수단 기본요금의50% 평균 ※ 적용상한액은 탑승지자체 대중교통요금 2배 이하

특별교통수단 운행실적 (2023. 3.기준)

총 운행실적

(단위: 건, 명)

구분	운행건수	이용인원	비 고
	967,269	**20,790**	
2021년	394,154	7,307	
2022년	449,656	8,060	
2023년	123,459	5,423	

※ 현 시스템상 접수, 취소 현황 데이터 확인이 어려움

이용목적별 운행현황

(단위: 건, 명)

구 분	2021			2022			2023		
	운행실적		비율(%)	운행실적		비율(%)	운행실적		비율(%)
	운행건수	이용인원		운행건수	이용인원		운행건수	이용인원	
합 계	**394,154**		**100**	**449,656**		**100**	**123,459**		**100**
병원진료	134,012	구체적 통계 확인불가	34.0	153,933	구체적 통계 확인불가	34.2	41,878	구체적 통계 확인불가	33.9
출근/등교	19,708		5.0	21,382		4.8	6.172		5.0
귀 가	153,720		39.0	175,865		39.1	48,949		39.6
종 교	3,942		1.0	4,952		1.1	1.734		1.4
기 타	82,772		21.0	93,524		20.8	24,726		20.0

※ 특별교통수단 이용접수 시 목적을 조사하지 않고 있어, 정확한 현황은 알 수 없음 (출발·도착지에 따라 추계)

이용자별 운행현황

(단위: 건, 명)

구 분		운행실적	비율(%)	운행실적	비율(%)	운행실적	비율(%)
합 계		**394,154**	**100%**	**449,656**	**100%**	**123,459**	**100%**
장애인	지체	131,973	33.4%	151,369	33.7%	42,657	34.5%
	시각	39,256	10.0%	45,584	10.1%	12,165	9.8%
	청각	2,040	0.5%	3,047	0.7%	812	0.7%
	뇌병변	87,880	22.3%	97,283	21.6%	27,194	22.0%
	정신	7,724	2.0%	6,623	1.5%	1,811	1.5%
	신장	65,252	16.6%	75,557	16.8%	20,568	16.7%
	발달(지적)	24,425	6.2%	26,035	5.8%	6,575	5.3%
	기타	8,586	2.2%	8,405	1.9%	2,234	1.8%
고령자		26,993	6.8%	35,728	7.9%	9,337	7.6%
기 타		25	0.0%	25	0.0%	106	0.1%

특별교통수단 세부 운영내용 (2023. 3.까지 평균)

장애인콜택시 시간대별 근무인원 (운전원: 251명, 차량: 190대)

시간대별 차량 배차대수(평일기준)																							
0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24
7	7	6	7	8	11	23	48	139	168	181	174	148	190	191	185	163	100	58	43	33	34	16	13

※ 시간대별 근무인원 편성은 122명이며 실 투입 편성은 98명임

장애인콜택시 시간대별 운행현황

구분	운행차량(대)	신청-탑승 대기시간(분)	배차-탑승 대기시간(분)	차량 1대당 일일 평균 운행 건수
평균	**80.1대**	**38분**	**18분**	**7.7**
00~01	7			
01~02	7			
02~03	6			
03~04	7			
04~05	8			
05~06	11			
06~07	23			
07~08	48			
08~09	139			
09~10	168			
10~11	181			
11~12	174			
12~13	148			
13~14	190			
14~15	191			
15~16	185			
16~17	163			
17~18	100			
18~19	58			
19~20	43			
20~21	3			
21~22	34			
22~23	16			
23~24	13			

장애인콜택시 관내·외 운행실적

구분		계	관내	관외(도내)	도외	기타
2021	건수	**394,154**	356,074	36,888	1,192	
	비율	**100%**	90.30%	9.40%	0.30%	
2022	건수	**449,656**	409,102	39,291	1,263	
	비율	**100%**	91.00%	8.70%	0.30%	
2023	건수	**123,459**	112,445	10,621	393	
	비율	**100%**	91.08%	8.6%	0.32%	

교통약자이동지원센터 세부 운영예산

(단위:백만원)

	2023년	2022년	2021년
차량도입비	1,472 (국비 736, 도비 368, 시군비 368)	1,472 (국비 736, 도비 368, 시군비 368)	368 (국비 184, 도비 92, 시군비 92)
시군센터 운영비 (인건비, 사무운영비 등)	13,493 (국비 1,216, 복권기금 4,606, 시군비 7,671)	11,632 (복권기금 4,023, 시군비 7,609)	8,790 (복권기금 3,393, 시군비 5,397)
광역센터 운영비 (민간위탁금, 시스템 유지관리)	1,714 (복권기금)	1,666 (복권기금)	1,364 (복권기금)

임차/바우처택시 관내·외 운행실적

구 분	2021년		2022년		2023년(3월 기준)	
운행실적	회수(건)	인원(명)	회수(건)	인원(명)	회수(건)	인원(명)
	71,079	**2,699**	**95,246**	**2,713**	**2,828**	**626**
운영대수 (대)	30		47		48	
인 력 (명)	30		47		48	
예 산 (백만)	1,080		1,692		1,728	

장애인 이동권 : 더 멀리, 더 빠르게, 더 편안하게

고명진 광주장애인자립생활센터 간사

특별대우를 원하지 않는 사람들을 위한 특별교통수단

김정 광양장애인자립생활센터 소장

짜증난다! 전북장콜, 화가난다!! 전북장콜

전미영 전라북도장애인자별철폐연대 활동가

「장애인차별금지법 시행 15주년 기념 호남권역 토론회」

이용자 경험으로 본 특별교통수단 실태 및 개선점

‘장애인 이동권 : 더 멀리, 더 빠르게, 더 편하게

광주장애인자립생활센터 고명진 활동가

2

이용자 경험으로 본 특별교통수단 실태 및 개선점

장애인 이동권 : 더 멀리, 더 빠르게, 더 편하게

Part Ⅰ	Part Ⅱ	Part Ⅲ
장애인 이동권 보장의 의의	광주지역 ‘특별교통수단’ 이용 경험	‘특별교통수단’ 개선을 위한 제언

3

Ⅰ. 장애인 이동권 보장의 의의



4

Ⅰ. 장애인 이동권 보장의 의의

▶ 장애인 이동권

. 이동권 : 내가 가고 싶은 곳을 어떠한 불편이나 제약없이 다닐 수 있는 권리.

- 하지만,

장애인에게는 다른 기본권(노동, 교육 등)을 누리기 위해 보장되어야 하는 보편적이고, 필수적인 권리.

5

Ⅰ. 장애인 이동권 보장의 의의

▶ 장애인 이동권

. 이동권 : 내가 가고 싶은 곳을 어떠한 불편이나 제약없이 다닐 수 있는 권리.

- [유엔 장애인권리협약 : 제9조 개인의 접근성]

당사국은 장애인이 자립적으로 생활하고 삶의 모든 영역에서 완전히 참여할 수 있도록 (중략) 접근을 보장하는 적절한 조치를 취한다.

6

Ⅰ. 장애인 이동권 보장의 의의

▶ 장애인 이동권

. 이동권 : 내가 가고 싶은 곳을 어떠한 불편이나 제약없이 다닐 수 있는 권리.

- [유엔 장애인권리협약 : 제20조 개인의 이동성]

당사국은 장애인에 대하여 가능한 한 최대한의 독립적인 개인적 이동성을 보장하기 위하여 효과적인 조치를 취한다.

7

Ⅰ. 장애인 이동권 보장의 의의

▶ 장애인 이동권

. 교통약자 : 장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 사람, 어린이 등 일상생활에서 이동에 불편을 느끼는 사람.



8

Ⅰ. 장애인 이동권 보장의 의의

▶ 장애인 이동권

. 장애인을 비롯한 교통약자의 이동권 보장의 시작

- 『교통약자의 이동편의 증진법(약칭:교통약자법)』 제정 / 2006년.

- '교통약자(交通弱者)가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 교통수단, 여객시설 및 도로에 이동편의시설을 확충하고 보행환경을 개선하여 사람중심의 교통체계를 구축함으로써 교통약자의 사회 참여와 복지 증진에 이바지함을 목적'으로 하는 법.

9

Ⅰ. 장애인 이동권 보장의 의의

▶ 장애인 이동권

. 장애인을 비롯한 교통약자의 이동권 보장의 시작

- 『교통약자의 이동편의 증진법(약칭:교통약자법)』 제정 / 2006년.

- '교통약자는 인간으로서의 존엄과 가치 및 행복을 추구할 권리를 보장받기 위하여 교통약자가 아닌 사람들이 이용하는 모든 교통수단, 여객시설 및 도로를 차별 없이 안전하고 편리하게 이용하여 이동할 수 있는 권리를 가진다'.

10

Ⅰ. 장애인 이동권 보장의 의의

▶ 장애인 이동권

. 장애인을 비롯한 교통약자의 이동권 보장의 시작

- 『교통약자의 이동편의 증진법(약칭:교통약자법)』 제정 / 2006년.

- '국가와 지방자치단체는 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 교통수단과 여객시설의 이용편의 및 보행환경 개선을 위한 정책을 수립하고 시행하여야 한다'.

11

Ⅰ. 장애인 이동권 보장의 의의

▶ 장애인 이동권

. 장애인을 비롯한 교통약자의 이동권 보장의 시작

- 『교통약자의 이동편의 증진법(약칭:교통약자법)』 제정 / 2006년.

'하지만 다른 유형의 교통약자과 비교해도 여전히, 더욱 열악한 장애인의 이동권'.



12

Ⅰ. 장애인 이동권 보장의 의의

▶ 장애인 이동권





13

II. 광주지역 특별교통수단 이용 경험



14

II. 광주지역 특별교통수단 이용 경험

1. 광주지역 특별교통수단 이용의 문제점

연도별 차량 보유현황

종류	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년
전용차량	8대	20대	30대	45대	55대	68대	72대	84대	97대	109대	116대	116대	116대	116대	116대	116대
전용택시	-	-	-	-	9대	9대	12대	11대	22대	30대	37대	65대	97대	97대	89대	-
바우처택시	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	181대

총 운영대수 297대

| 전용차량 : 116대 차종: 그랜드카니발 6대(승무프 6대), 올뉴카니발 53대(승무프 53대), 더뉴카니발 26대(승무프 26대), 4세대카니발 31대(승무프 31대)

| 바우처택시 : 181대

- '특별교통수단'은 2018년부터 여전히 116대'만 운영 중.
- '임차택시'는 없어지고, '바우처택시'만 181대 운영 중.

15

II. 광주지역 특별교통수단 이용 경험

1. 광주지역 특별교통수단 이용의 문제점

차량 소개

차량 외관



차량 내부



바우처택시



16

II. 광주지역 특별교통수단 이용 경험

1. 광주지역 특별교통수단 이용의 문제점

[무등의 아침] "이러니 타기 힘들지"..법정 대수도 못 채운 광주 장애인 전용차량

정길훈 | 입력 2022. 6. 30. 13:22

0

- "광주광역시 장애인 전용차량 116대..법정 대수보다 13대 부족"
- "이용자 대기시간 평균 30분대 육박..최대 1시간 기다려야 하기도"
- "2018년 이후 광주서 장애인 전용 차량 늘어나지 않아"
- "장애인 전용 차량 운전원도 부족해 장애인들 이동권 제한"
- "광주광역시, 이용자 불편 해소 위해 8월부터 '바우처 택시' 시범 도입"



17

II. 광주지역 특별교통수단 이용 경험

1. 광주지역 특별교통수단 이용의 문제점

① 야간시간 차량 이용 제한

'24시간' 운행이라고는 하지만…

□ 특별교통수단 세부 운영내용(2023. 2.까지 평균)

○ 장애인콜택시 시간대별 근무인원 (운전원: 122명, 차량: 116대)

시간대별 근무인원(총 명)							휴무인원
6~15	7.5~16.5	8~17	9~18	11~20	14.5~23.5	22.5~6.5	
20 (16)	12 (10)	25 (20)	25 (20)	20 (16)	18 (14)	2	24

※ 시간대별 근무인원 편성은 122명이며 실 투입 편성은 98명임

○ 장애인콜택시 시간대별 운행현황

구분	운행차량(대)	신청-탑승 대기시간(분)	배차-탑승 대기시간(분)	차량 1대당 일일 평균 운행 건수
평균		17:45	11:29	6.6건
00~01	2	0(예약콜)	0(예약콜)	
01~02	2	0(예약콜)	0(예약콜)	
02~03	2	0(예약콜)	0(예약콜)	
03~04	2	0(예약콜)	0(예약콜)	
04~05	2	0(예약콜)	0(예약콜)	
05~06	2	0(예약콜)	0(예약콜)	
06~07	16	15:32	12:06	

18

II. 광주지역 특별교통수단 이용 경험

1. 광주지역 특별교통수단 이용의 문제점

② 차량 배차 관련 불편

- "내가 먼저 접수했는데, 다른 이용자가 먼저 배차 되나요?"
- "점점 늦어지는 배차시간.. 분리배차는 정말 되고 있나요?"
- "바우처 택시.. 갑자기 바뀐 이용 횟수 제한"
- "조금 더 편한 접수 방법은 없나요?"

19

II. 광주지역 특별교통수단 이용 경험

1. 광주지역 특별교통수단 이용의 문제점

③ 차량 운전원 관련

- 반말은 제발 그만 해 주세요!!”
- “오지라퍼는 정중히 사양합니다!! "
- “저에겐 알고 싶지 않은 권리가 있습니다!!”
- “OO씨, 이건 어떻게 해야 하는거에요??”

20

II. 광주지역 특별교통수단 이용 경험

2. 이용 경험 개선 및 지역 간 이동을 위한 지자체의 역할

▲ 광역단위별 보급대수, 법정대수 충족률, 차량 1대당 운전원 수

지역	보급대수	법정대수 충족률	차량 1대당 운전원 수
서울특별시	577	110%	1.17
인천광역시	254	67%	1.14
광주광역시	129	90%	1.06
대구광역시	216	75%	1.04
대전광역시	134	72%	1.21
세종특별자치시	22	95%	1.24
울산광역시	90	86%	1
부산광역시	211	89%	0.96
제주특별자치도	68	100%	1.26
강원도	204	84%	1.13
경기도	733	153%	1.11
경상남도	334	104%	1.15
경상북도	277	83%	0.98
전라남도	274	64%	1.16
전라북도	236	85%	1.03
충청남도	230	71%	1.01
충청북도	136	67%	1.05

21

II. 광주지역 특별교통수단 이용 경험

2. 이용 경험 개선 및 지역 간 이동을 위한 지자체의 역할

▲ 광주: 차량 1대당 운전원 수가 1.06명인 대기시간 사례

지역	신청-탑승 평균 대기시간	시간대별 평균 중 최대 대기시간	자료 미수집 지자체
서울특별시	36	45	-
인천광역시	23.6	39	-
광주광역시	30	45	-
대구광역시	23	40	-
대전광역시	27	39	-
세종특별자치시			X
울산광역시	22.5	23	-
부산광역시			X
제주특별자치도	26	38	-
강원도	18	34	7/18
경기도	33	46	18/31
경상남도	39	62	12/18
경상북도	26	64	13/23
전라남도	32	67	5/22
전라북도	21	24	8/14
충청남도	27	45	8/15
충청북도	17	19	5/11

22

II. 광주지역 특별교통수단 이용 경험

2. 이용 경험 개선 및 지역 간 이동을 위한 지자체의 역할

- “법정 도입 대수 이행 및 운전원 증원”
- “이용 경험을 반영한 평가 시스템 마련(인센티브 도입 등)”
- “이용 자격 및 이용 요금 등 체계 개선 및 연계 시스템 구축”
- “타 시도 운영 현황 비교 분석”

23

II. 광주지역 특별교통수단 이용 경험

2. 이용 경험 개선 및 지역 간 이동을 위한 지자체의 역할

광주 <-> 전남 간 특별교통수단 이용 사례

24

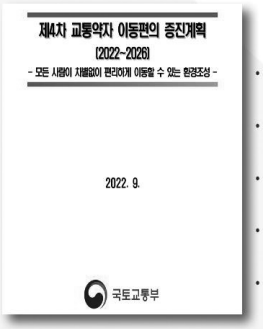
III. 장애인 이동권 보장을 위한 제언



25

III. 장애인 이동권 보장을 위한 제언

▶ 앞으로는..



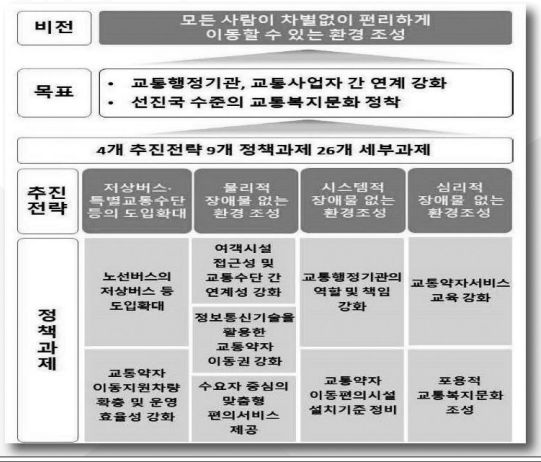
. '모든 사람이 차별없이 이동 환경 조성' 비전
. 2026년까지 교통약자 이용수단 대폭 확대
. 시내 • 농어촌 • 마을버스 폐차시 저상버스 도입
. 고속 • 시외버스 노선에 휠체어 탑승 도입 확대
. 국토부, 지역별 교통복지 이행 평가체계 마련

26

III. 장애인 이동권 보장을 위한 제언

▶ 앞으로는..

- 노선버스의 저상버스 등 도입 확대.
- 교통약자 이동지원차량 확충 및 운영 효율성 강화.



27

III. 장애인 이동권 보장을 위한 제언

▶ 앞으로는..

추진전략	정책과제	세부 정책과제
Ⅰ. 저상버스·특별교통수단 등의 도입확대	1-1 노선버스의 저상버스 등 도입확대	1-1-1 저상버스 도입 의무화
		1-1-2 휠체어 탑승이 가능한 고속·시외버스 도입 확대
		1-1-3 자동차전용도로 주행이 가능한 저상 좌석버스의 개발 및 운영
	1-2 교통약자 이동지원차량 확충 및 운영 효율성 강화	1-2-1 특별교통수단 도입 및 운영지원 확대
		1-2-2 지역 이동지원센터의 지역·수단 간 정보연계 서비스
		1-2-3 특별교통수단 운영 효율화 및 특별교통수단 외 차량(대체수단) 확대
		1-2-4 특별교통수단 차량 종류의 다양화
		1-2-5 교통소외지역 고령자 의료·교통 복지지원 서비스 확대

28

Ⅲ. 장애인 이동권 보장을 위한 제언

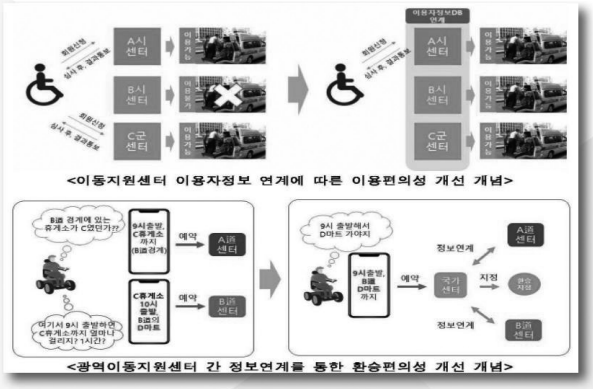
▶ 앞으로는..

교통수단 도입률	운행수단	21년	26년
저상버스	시내버스	30.6%	62%
	농어촌버스	1.4%	42%
	마을버스	3.9%	49%
	좌석버스	0%	차량개발(~'25년) 시범운영('26년~)
특별교통수단	도입률	86.0%	100%
	통합서비스	지역별 다른 서비스	▪ 24 시간 운영 ▪ ·시도 간 운영 ▪ 통합예약서비스

29

Ⅲ. 장애인 이동권 보장을 위한 제언

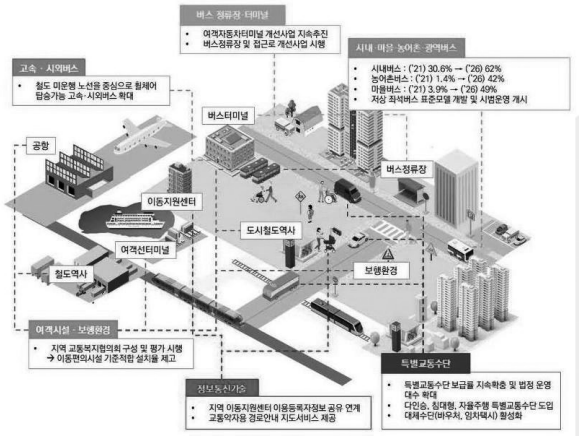
▶ 앞으로는..



30

Ⅲ. 장애인 이동권 보장을 위한 제언

▶ 앞으로는..



31

Ⅲ. 장애인 이동권 보장을 위한 제언

▶ 함께 노력해야..

갈등 대신 소통을,

불만 대신 협력을..

32

Ⅲ. 장애인 이동권 보장을 위한 제언

▶ 함께 노력해야..

. 갈등 대신 소통을, 불만 대신 협력을..

- 서로의 입장을 이해하는 노력 - 형식적인 간담회 말고..
- 이용자의 목소리가 반영될 수 있는 창구의 확대.
- 서로의 권리를 위해.

33

Ⅲ. 장애인 이동권 보장을 위한 제언

▶ 함께 노력해야..

광주시와 의회,

모두의 노력이 필요..

34

Ⅲ. 장애인 이동권 보장을 위한 제언

▶ 함께 노력해야..

. 광주시와 의회, 모두의 노력이 필요..

- '민간 시장'이 아닌, '지자체 중심의 공공성'이 우선 돼야.
- 민선 8기 시장 공약('24년까지 법정대수 100% 도입)의 이행.
- 실질적인 <제4차 광주광역시 교통약자 이동편의 증진계획>의 이행 및 조례 제·개정 등 제도 정비 필요.
- 국토부 <국가기간교통망계획> 등, 중앙정부의 정책 방향에 따른 예산 확보 노력.

35

Ⅲ. 장애인 이동권 보장을 위한 제언

▶ 함께 노력해야..

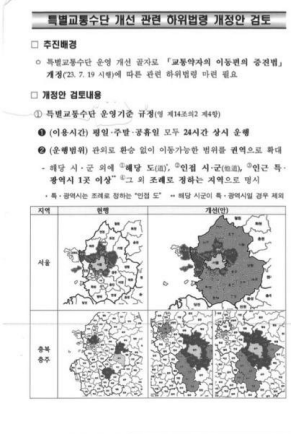
광주광역시 장애인 이동권 관련 조례 현황

연번	조 례 명	제(개)정일	기본계획 수립규정 기본계획 수립여부	시행계획 수립규정 시행계획 수립여부	비 고
1	광주광역시 교통약자 버스정류소 설치 조례	2012-11-01	제5조(교통약자 이동편의 증진계획 수립) - 교통약자 버스정류소 설치 기본계획(교통약자 이동편의 증진계획에 포함) - 의무	제6조(시행계획의 수립) - 교통약자 버스정류소 설치에 관한 시행계획 - 매년 의무	대중교통과 (613-4514)
			수립 - 교통약자이동편의 증진계획 (2019.3.26.)	**수립 - 무장애정류소 설치계획 (2019.5.30.)**	
2	광주광역시 교통약자의 이동편의 증진에 관한 조례	2019-07-01	제4조(기본계획의 수립 등) - 광주광역시 교통약자 이동편의 증진 기본계획 - 5년 의무	제5조(연차별 시행계획의 수립) - 광주광역시 교통약자 이동편의증진 연차별 시행계획 - 매년 의무	교통정책과 (613-4702)
			제3차 광주광역시 교통약자 이동편의증진 기본계획 수립 (2017.8.16.)	**2019년 교통약자이동편의증진 시행계획 수립 (2019.3.25.)**	

36

Ⅲ. 장애인 이동권 보장을 위한 제언

▶ 함께 노력해야..


특별교통수단 개선 관련 하위법령 개정안 검토

□ 추진배경

○ 특별교통수단 운영 개선 골자로 「교통약자의 이동편의 증진법」 개정('23. 7. 19 시행)에 따른 관련 하위법령 마련 필요

□ 개정안 검토내용

① 특별교통수단 운영기준 규정(영 제14조의2 제4항)

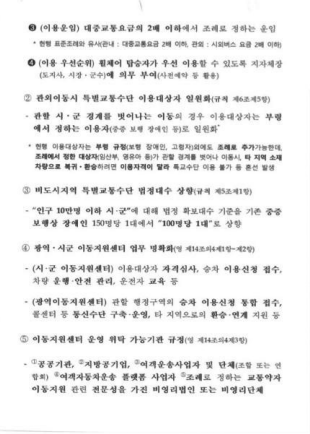
❶ (이용시간) 평일·주말·공휴일 모두 24시간 상시 운행

❷ (운행범위) 관외로 환승 없이 이동가능한 범위를 권역으로 확대

- 해당 시·군 외에 ㉠해당 도(道), ㉡인접 시·군(市郡), ㉢인근 특·광역시 1곳 이상" ㉣그 외 조례로 정하는 지역으로 명시

- 특·광역시는 조례로 정하는 "인접 도" ⇒ 해당 시군이 특·광역시일 경우 제외

지역	현행	개선(안)
서울		
충북 충주		


❸ (이용운임) 대중교통요금의 2배 이하에서 조례로 정하는 운임

* 현행 표준조례의 유사(준내 : 대중교통요금 2배 이하, 관외 : 시외버스 요금 2배 이하)

❹ (이용 우선순위) 휠체어 탑승자가 우선 이용할 수 있도록 지자체장(도지사, 시장·군수)에 의무 부여(시·군·구청장 등 활용)

② 관외이동시 특별교통수단 이용대상자 일원화(규칙 제6조제5항)

- 관할 시·군 경계를 벗어나는 이동의 경우 이용대상자는 부령에서 정하는 이용자(중증 보행 장애인 위주로 일원화)

* 현행 이용대상자는 부령 규정(보행 장애인, 고령자)외에도 조례로 추가가능한데, 조례에서 정한 대상자(임산부, 영유아 동반 관할 경계를 벗어나 이동시, 타 지역 소재 차량으로 복귀·환승하려면 이용자격이 달라 특교수단 이용 불가 등 혼선 발생

③ 비도시지역 특별교통수단 법정대수 상향(규칙 제5조제1항)

- "인구 10만명 이하 시·군"에 대해 법정 확보대수 기준을 기존 중증보행상 장애인 150명당 1대에서 "100명당 1대"로 상향

④ 광역·시군 이동지원센터 업무 명확화(영 제14조의4제1항~제2항)

- (시·군 이동지원센터) 이용대상자 자격심사, 승차 이용신청 접수, 차량 운행·안전 관리, 운전자 교육 등

- (광역이동지원센터) 관할 행정구역의 승차 이용신청 통합 접수, 콜센터 등 통신수단 구축·운영, 타 지역으로의 환승·연계 지원 등

⑤ 이동지원센터 운영 위탁 가능기관 규정(영 제14조의4제3항)

- ㉠공공기관, ㉡지방공기업, ㉢여객운송사업자 및 단체(조합 또는 연합회) ㉣여객자동차운송 플랫폼 사업자 ㉤조례로 정하는 교통약자 이동지원 관련 전문성을 가진 비영리법인 또는 비영리단체

37

III. 장애인 이동권 보장을 위한 제언



38

III. 장애인 이동권 보장을 위한 제언

▶ 앞으로는..



"더 멀리!!
더 빠르게!!,
더 편하게!!"

감사합니다

#장애인 #이동권보장 #지역사회 #통합

특별대우를 원하지 않는 사람들을 위한 특별교통수단

광양장애인자립생활센터 **김정** 소장

장애인의 이동권 투쟁은 2001년 오이도역에서 장애인 노부부가 리프트에서 떨어져 각각 사망과 중상을 입은 참사로 촉발됐다. 그로인해 '이동권'이라는 생소한 용어부터 시작하여 중증장애인이 거리에 나와 집회를 하고 차별버스(비저상버스)를 막아 세우고 쇠사슬을 묶어 투쟁을 하고, 또 지하철 철로에 들어가 열차를 막아 세우는 등의 투쟁으로 인해, 현재 교통약자이동편의증진법과 관련법들을 통해 저상버스, 특별교통수단 등이 탄생하게 되었다.

나 역시 위와 같은 이동권투쟁들을 함께해온 선배 활동가들을 동경하며 그 현장에 조금은 늦게 합류해 열심히 활동하고 있었다. 국회에서 처음으로 우리나라에 도입되는 저상버스 시연 탑승식에 참여하여 직접 탑승하는 영광을 누리기도 했다. 하지만 그것도 잠시일 뿐 저상버스와 지하철 엘리베이터가 하나둘씩 늘어가는 것을 보며 곧 전국 모든 지역에서 장애인도 아무런 제약 없이 편리하게 원하는 시간에 안전하게 이동할 수 있을 줄 알았으나 현실은 22년이 지난 지금도 장애인에게 이동권은 먼 이야기가 되고 있다.

서로 다른 이동권: 지역간의 편차 심각

2015년까지 서울에서 활동하다 2016년부터 광주광역시로 내려와 활동을 이어가다가 다시 지역을 옮겨 2022년부터 현재 전라남도 광양에서 활동하고 있다. 확실히 아직은 수도권이 이동의 제약이 적고 편리하게 연결되어있는 것이 사실인 듯하다. 개인적으론 이곳저곳을 경험하며 무엇이 다른지, 또 문제점은 무엇인지 바로 느낄 수 있는 계기가 되었다. 일단 오늘의 주제인 특별교통수단의 문제만 보기로 하겠다.

1. 도 특성의 지형과 면적의 문제

전라남도는 22개 시군과 광주광역시를 품고 있는 지형으로 관할 면적이 넓고 도서, 산간 지역 및 섬도 많아 이동시간이 오래 걸리는 특수성이 있다. 물론 전라남도만의 문제는 아니겠지만 지역적 특성은 있는 듯하다.



사진자료1. 출처: 전남광역이동지원센터 홈페이지

2. 전남광역이동지원센터의 컨트롤 부제

첫 시작부터 공공의 영역의 전라남도 전남광역이동지원센터에서 컨트롤 하지 못하고 전남도 내 각 지자체에서 장애관련단체에 위탁하여 운영되어 각 지자체별 운행시각과 내용이 상이하여 원활하게 운영되지 못하고 있다.

9 시군 교통약자 운행지역 및 시간

2023. 4. 7.(금)

구분	운행차량 특장차	일반차	바우처	운행시간 (정시/예약)	이용일	관외운행	현장시간	휴게시간 운행차량 및 특이사항	주말(공휴일) 관외 이동
계	190	17	268						
목포	21	4	12	24시간	365일	예약콜 (오전2/오후2)	11:30~13:30 (교대근무)	관외 인근(30km 구간 즉시콜) 광주지역(광주광역, 광주대학병원3곳)	주말 관외 운행 가능 (1건)
여수	22	10	25	24시간	365일	즉시콜	11:30~13:30 (교대근무)	11:30~12:30 11대운행 12:30~13:30 10대운행	관외 운행 가능
순천	22	-	34	24시간	365일	즉시콜	11:00~13:30 (교대근무)	11:00~11:30 17대운행 11:30~12:30 11대운행 12:00~13:00 11대운행 12:30~13:30 17대운행	관외 운행 가능
나주	15	-	14	24시간	365일	즉시/예약콜	12:00~14:00 (교대근무)	12:00~13:00 6대운행 13:00~14:00 5대운행	관외 운행 가능
광양	12	-	21	24시간	365일	즉시콜	11:30~14:00 (교대근무)	11:30~12:30 5대운행 13:00~14:00 4대운행 이용시간:00:00~08:00(사전예약1건) 영남하동 천지역운행(23.3.1)	관외 운행 가능
담양	6	-	-	7~19시	월~토, 공휴일	예약콜 (오전6/오후6)	12:00~14:00 (교대근무)	월요일 휴무 장성,곡성,순창,화순,광주	관외 운행 가능 토요일/공휴일 (오전2/오후2)
곡성	5	-	7	8~18시	365일	예약콜 (오전2/오후2)	12:00~13:00	주말 즉시&예약 가능	관외 운행 가능
곡성	5	-	7	8~18시	365일	즉시콜 (오전2/오후2)	12:00~13:00	주말 즉시&예약 가능	관외 운행 가능
구례	4	-	7	8~23시	365일	예약콜 (오전1/오후2)	12:00~13:00	토/일/공휴일 예약	관외 운행 가능
고흥	6	-	14	7시30~18시	월~토	즉시콜 (오전2/오후2)	12:00~13:00	토요일, 일요일(오전1/오후1) 07~17시까지(공휴일 상황에 따라)	관외 운행 가능
보성	6	-	4	8~18시	월~토	예약콜 (오전2/오후2)	12:00~13:00	토 9~12시 예약 일/공휴일 휴무	토요일 관외 운행 가능
화순 화순	8 8	- -	10 10	6시30~20시30 6시30~20시30	월~토 월~토	예약콜 1주전2 (오전2/오후2)	12:00~13:00 12:00~13:00	토 7~18시(순천, 나주, 보성, 광주) 월 7~18시(순천, 나주, 보성, 광주) 일/공휴일 휴무	관외 운행 가능 관외 운행 가능 (오전1/오후1)
장흥	8	-	-	8~18시	월~토	예약콜 (오전1/오후1)	12:00~13:00	토요일08시~17시 일/공휴일 휴무	토요일 관외이용불가 (광진,보성만 가능)
강진	5	-	15	9~18시	월~금	예약콜 (하루1)	12:00~13:00	토/일요일(금요일까지 예약) 공휴일 사전예약	관외 운행 가능
해남	8	3	39	24시간	365일	예약콜 (하루4)	12:00~14:00 (교대근무)	12:00~13:00 3대운행 13:00~14:00 3대운행	토요일 공휴일 관외(1대), 일요일 관외 불가
영암	6	-	6	8~18시	월~토	예약콜 (하루2)	12:00~14:00 (교대근무)	12:00~13:00 1대운행 13:00~14:00 5대운행 일/공휴일 휴무	토요일 관외이용불가 일/공휴일 휴무
무안	11	-	8	24시간	365일	예약콜 (오전1/오후1)	11:00~13:00 (교대근무)	목포,영암,함평 즉시콜	주말,공휴일 관외이용불가 (안전만 가능)
함평	4	-	8	8~18시	월~토 공휴일	예약콜 (오전2/오후2)	12:00~13:00	토/공휴일 예약 일요일 휴무	관외 운행 가능
영광	5	-	12	8~22시	365일	예약콜 (오전1/오후1)	12:00~13:00	토/일/공휴일 예약	관외 운행 가능 (1대)
장성	4	-	4	8~18	365일	예약콜 (오전3/오후1)	12:00~13:00	토/일/공휴일 예약 야간 하루전예약 18시까지	관외 운행 가능
완도	5	-	20	8~17시	365일	예약콜 (하루2)	12:00~13:00	야간 하루전예약 18시까지	관외 이용 불가
진도	3	-	5	9~18시	월~금	예약콜 (하루1)	12:00~13:00	토/일/공휴일 휴무	-
신안	4	-	3	7~19시	365	즉시/예약콜	12:00~13:00	즉시콜:목포,남악 예약콜:하루1대	즉시콜:목포,남악 예약콜: 하루1대

사진자료2. 출처: 전남광역이동지원센터 홈페이지

센터&차량현황

▫ 전라남도 광역이동지원센터 지원현황



2023년 4월 7일 기준 시군별 차량현황
(특장차:190대, 임차:17대, 바우처:268대 총 :475대)
(총운전원:536명, 특장차:251명, 임차17명, 바우처 268명)

(단위 : 대)

목포			여수			순천		나주		광양		담양	곡성		구례		고흥		보성		화순	
특장차	임차	바우처	특장차	임차	바우처	특장차	바우처	특장차	바우처	특장차	바우처	특장차	특장차	바우처	특장차	바우처	특장차	바우처	특장차	바우처	특장차	바우처
21	4	12	22	10	25	22	34	15	14	12	21	6	5	7	4	7	6	14	6	4	8	10

장흥		강진		해남			영암		무안		함평		영광		장성		완도		진도		신안	
특장차	특장차	바우처	특장차	임차	바우처	특장차	바우처	특장차	바우처	특장차	바우처	특장차	바우처		특장차	바우처	특장차	바우처	특장차	바우처	특장차	바우처
8	5	15	8	3	39	6	6	11	8	4	8	5	12		4	4	5	20	3	5	4	3

사진자료3. 출처: 전남광역이동지원센터 홈페이지

위 사진자료2에서 보는 바와 같이 지자체별로 어느 곳은 24시간 운행을 하지 않는 곳이 있고, 또 어느 곳은 관외로 이동하려면 즉시콜이 아닌 며칠 전에 예약을 해야 이동이 가능한 곳이 있는 등 광역이동지원세터에서 컨트롤 할 수 없는 구조로 운영되고 있다. 그와 함께 법정의무 도입대수(이동의 제약이 있는 중증장애인 150명당 1대) 또한 충족하지 못한 상황에 운전원에 대한 명확한 기준도 없어 특장차(휠체어 이용 장애인이 탑승 가능한 차량) 1대에 운전원이 1.3명(지역에 따라 편차도 심함) 정도에 그치고 있어 이용의 어려움이 있다. 또한 임차 및 바우처택시도 명확한 수요예측 없이 도입하고 있어 컨트롤에 대한 문제를 지속적으로 만들고 있다.

3. 문화의 차이

마지막으로 장애인을 바라보는 장애감수성 문화의 차이가 아직은 큰 듯하다. 수도권에 비해 보수적 문화가 강해, 관공서의 공무원들도 장애인을 바라보는 시각이 아직도 시혜적이고 자립적 활동을 할 수 없는 것으로 인식하고 있으며, 특별교통수단이 장애인만을 위한 특별한 혜택을 주는 것으로 인식하고 있다, 이런 인식들이 공무원만의 문제가 아닌 지역민들의 의식도 비슷한 실정이다. ‘장애인이 밤늦게 이동할 일이 뭐 그리 있냐!’ ‘장애인이 밤 늦게까지 술 쳐먹고 돌아다니는 걸 세금으로 지원해야 하느냐!’ 등 장애인을 경시하는 보수적 사고가 아직 남아 있는 듯하다.

크게 이러한 이유들이 장애인 특별교통수단을 통한 이동권 확보를 더디게 만드는 요인이지 않을까 생각한다.

예산이 아닌 권리로 :
장애인이동권! 차별과 편견이 아닌 권리로...

이제 대안을 얘기해 보려한다. 가장 근본적 문제해결방법은 모든 교통수단에 장애인이 알기 쉽게 안내 되어지고, 승,하차 가능하며, 어디든 안전하고 편리하게 이동할 수 있게 하는 것이겠다. 이렇게만 된다면 특별교통수단은 역사 속 유물로나 존재하게 될 것이다. 하지만 아쉽게도 아직은 어려운 현실이기에 차선책을 이야기 하는 것으로 한다.

1. 지형과 면적을 바꿀 수 없으니 예산으로

작년 12월 31일, 국회 본회의에서 교통약자의 이동편의 증진 일부 개정 법률안(대표발의 천준호)이 통과되었다. 발제문에 나와 있듯이 이제 전라남도 내 22개 시군은 물론이고 인접지역 다른 광역시 및 타 시도(예; 광양시의 인접지역 경상남도 하남시)까지 운행 및 모두 즉시콜로 해야 한다. 아직도 법정의무도입대수도 충족하지 못한 상황에 당장 발등의 불일 것이다. 하지만 반드시 예산을 반영하여 실행이 되어져야 한다. 의무도입대수 충족은 물론이고 특장차 1대당 운전원 2명, 18시간(휴게시간 포함) 이상 운행이 이루어져야 그나마 대기시간이 길어지는 불상사가 일어나지 않을 것이다(비정규직 파트타임 제외). 또한 인구가 10만명 이하의 소도시는 이동의 제약이 있는 중증장애인 100명당 1대로 해야 하는 것으로 계정되어 더 시급하게 도입해야 한다. 바우처택시 및 임차택시 또한 증차가 반드시 이루어져야 할 것이다. 지금도 보행이 가능한 장애인과의 분리배차를 위해 운행되고 있지만 아직은 부족한 듯해 모든 일반 택시에 바우처택시로의 의무화도 좋지 않을까 생각한다.

2. 광역이동지원센터 강화: 권리로 강화하기 위한 공공화서비스

위에서 얘기한 바와 같이 전라남도 내 22개 시군 모두 직접 관리하는 방식이 아니어서 컨트롤, 내용전달 및 공유의 어려움으로 관리가 이루어지지 않아 원활한 서비스를 제공하기 힘든 현 상황을 개선하기 위해 서울의 시스템을 벤치마킹한 전남형 시설관리공단을 출범하여 일원화된 내용으로 진행되어야 할 것이다. 임차 및 바우처택시도 광역이동지원센터에서 별도의 관리 및 배차시스템을 도입하여 확실한 분리배차와 배차, 승차거부 등의 불합리한 일들이 일어나지 않도록 직접관리 해야 할 것이다.

3. 교육! 또 교육!!: 장애감수성을 높여 문화시민으로...

공무원 및 장애인관련 종사자를 비롯해 어지간한 사업장들은 장애인권교육을 의무적으로 받게 되어있다. 하지만 잠깐의 1~2시간 정도의 교육으론 부족하다고 생각한다. 그리고 임, 바우처택시의 경우 일반 택시들이 대상이다 보니 운전원들이 의무교육 대상이 아니거나 정확하게 교육을 이수하지 않는 일이 있다. 이를 개선하기 위해선 서비스직에 종사하는 모든 사람들에게 장애인권교육 일정시간을 이수하게 하고 보수교육도 매년 이수를 의무화해야 하겠다. 그로인해 장애혐오 특히 지적,발달장애인의 편견 및 오해로 인해 배차, 승차거부를 하는 일이 사라질 수 있도록 해야 할 것이다.

이제 마무리를 하려한다. 왜 특별교통수단이었을까? 우리가 특별한 사람들이어서 특별대우를 하기 위해 도입한 것일까? 아님 우리가 스스로 우리는 특별한 사람들이니 특별히 대우받길 원했던 것일까! 둘 다 아닐 것이다. 우리나라의 모든 교통수단을 누구나 이동의 편리를 위해 이용하는 '대중교통'이라 명명하며 아무 문제 없다고 생각해왔는데, 갑자기 어디선가 하얀 머리카락을 휘날리며 나타나 '우리는 그 대중 속에 속하지 못한 사람들'이라 외치며 그와 함께하는 사람들과 철로를 점거하고 버스를 막아 세우는 등, 이 사회에 균열을 내기 시작했다. 그렇게 벌써 22년이란 세월이 지났다. 하지만 아직도 장애인은 그 대중이란 모두를 포함하는 단어에 속해있지 못하다. 삶을 살아가는데 아주 기본적인 이동할 권리를, 대중에 속하기를 바라는 것뿐이었는데 그것을 인정하지 않고, 특별히 분리해서 혜택을 주는 것처럼 이야기하고 있다. 우리는 지금까지 분리, 배제를 너무도 많이 당해와서 더 이상의 또다른 분리의 특별대우는 원하지 않는다. 우리는 대중이길, 누구나이길 원하고 바라고 있다. 그래서 누구도 배제되지 않는 세상을 원한다.

끝으로 전라남도에 이번 2023년 전남장애인차별철폐연대의 특별교통수단과 관련된 정책요구안을 첨부한다.

첨부자료 1

【 5. 특별교통수단 차량 1대당 운영비 20% 이상 도비 지원】

정책요구안
○ 특별교통수단 (장애인콜택시) 차량 1대당 운영비 도비 지원 20% 이상 ○ 차량 1대당 일일 운행시간 18시간 이상 보장 위한 인건비 지원

t 경과

❍ 특별교통수단 (장애인콜택시)은『교통약자이동편의증진법시행규칙 』에 따라 법적으로 도입대수가 정해져있으나 운영 방식은 지자체가 자율적으로 예산을 편성함에 따라 운행시간, 운행범위, 차량 1대의 일일 운행시간 등 차이 발생.

❍ 장애계는 장애인콜택시 대기시간 감축 및 지역간 이용차별 철폐 위해 특별교통수단 운영비 국고 지원 요구.『교통약자이동편의증진법 』 개정(노력).

❍ 『교통약자이동편의증진법 』및『보조금 관리에 관한 법률 시행령』이 개정되어 올해 7월부터 특별교통수단운영비에 대한 국고 예산 편성. 이에 대응하는 지자체의 노력 대응 필요.

t 현황 및 배경

❍ 특별교통수단 (장애인콜택시) 운영비는 각 기초지자체가 자율적으로 편성함에 따라 이용방법, 이용시간, 운행범위 등 운행방식과 실제 대기시간에 영향을 주는 차량 1대당 운행률이 천차만별. 지역 간 편차 발생

❍ 2023년 7월부터 「교통약자이동편의증진법 시행령」 개정으로 24시 운행, 예약 없이 이용(즉시콜 · 바로콜), 인근 지역까지의 광역 운행이 각 지자체 의무사항으로 변경될 예정. 그러나 차량 운전원이 적게 고용 되어 차량 1대당 일일 운행시간이 낮은 상황에서 시간대별 차량 운행률 감소, 이용자의 대기시간 증가 우려.

❍ 장애계의 오랜 요구였던 시행령 개정이 대기시간의 증가 없이 안정적으로 수행되기 위해서는 차량운전원 증원을 통해 차량 1대당 일일 운행시간을 18시간 이상으로 조정해야 함.

❍ 이를 위해서는 열악한 기초지자체 재정상황을 감안했을 때 7월부터 기초지자체에 교부되는 국고 지원과 별도로 도비 지원이 필수적. 특히, 단순 운영비 지원이 아니라 차량 운전원 인건비 및 차량 1대당 일일 운행시간 확대를 전제로 추산하여 지원해야 함.

❍ (사)전국장애인이동권연대가 실시한 “장애인 이동권 보장을 위한 전국 실태조사”에 따르면 전라남도는 이미 타 지역에 비해 특별교통수단 이용을 위한 대기시간이 긴 편임.

【 6. 임차·바우처택시 도비 지원 및 이동지원서비스 제공 】

정책요구안
○ 전라남도 전(全) 기초지자체 임차·바우처 택시 의무도입 및 운영비 도비 지원 - 휠체어 이용자(특별교통수단)와 휠체어 비이용자(임차·바우처택시) 구분 - 운행시간, 운행범위, 이용요금 등 특별교통수단(장애인콜택시)와 동일 적용 - 이동지원서비스(Door to Door, 배차 거부 방지, 운전원 인권교육) 의무화 ○ 전라남도 도내 바우처 택시 상한가 월 30만원 인상 ○ 전라남도 도내 바우처 택시 발달장애인 확대 ○ 장애인 단체 이동 지원을 위한 버스 도입 및 지원

t 경과

❍ 『교통약자이동편의증진법』제 16조 2항에 "교통약자 이동편의를 증진하기 위하여 특별교통수단 외의 차량을 운행하거나 교통약자가 택시운송사업에 사용되는 자동차를 이용하는 데에 소요하는 비용을 지원할 수 있다"를 명시, 도지사가 임차 및 바우처택시를 운영할 수 있는 법적 근거 마련 .

❍ 특별교통수단 외 지원차량 도입 의무화 및 이용차별 철폐 위해 관련 법 발의: 『교통약자이동편의증진 일부 개정법률안』(대표발의 천준호)

t 현황

○ 휠체어 슬로프 장착차량이 필요하지 않은 교통약자(휠체어 미이용 보행불편 장애인, 노인, 임신부 등)의 이동 지원이 특별교통수단으로 편중. 휠체어 이용자의 이동 대기시간 증가

○ 장애등급제가 가짜 폐지되며 발달장애인 등 이동이 어려운 교통약자의 이동권 보장이 사각지대로 등장. 발달장애인의 경우 어려운 표시 및 혼자 길을 찾기 어려움 등으로 대중교통 이용에 차별을 경험함. 따라서 이동권 보장을 위해 인력지원을 포함한 별도 지원체계 필요.

○ 임차, 바우처택시가 운영되더라도 특별교통수단과 이용차별이 발생함(운행시간, 운행범위, 이용요금). 한편 바우처 택시의 경우, 민간 사업자에게 운행요금을 지원하는 방식이어서 특별교통수단과 달리 이동지원서비스를 제공하지 않고 배차거부, 운전원의 차별적 발언 등이 나타남. 추가 요금 지원 등 장애인 차별을 없애고 실제 이용률이 증가할 수 있도록 방안 마련 시급.

○ 현재 도입 및 운영이 기초지자체 자율임에 따라 특별교통수단 도입 때와 같이 지역 간 격차가 발생할 가능성 농후, 도(道) 차원의 관리 · 감독 시급. 발달장애인 등 사각지대에 있는 교통약자의 이동권을 보장하고 휠체어 이용자들의 특별교통수단 대기시간 감소를 위해 도에서 운영비를 지원해야 함.

짜증난다! 전북장콜, 화가난다!! 전북장콜

토론자: **전미영** 자료쓴 이 : **전미영, 강민호, 풍경**

들어가며: 탈퇴 당하고 재가입하려니 '여전'하네.

몇 년전, 이지콜(전주장콜명)에 이용 신청을 했다가 일이 있어 취소했는데, 상담원이 '취소'를 '탈퇴'로 잘못 알아 듣고 나를 장콜이용명단에서 탈퇴 시켜버린 일이 있다. 그 뒤로는 짜증나서 이지콜을 이용을 안하려고 했었는데 다시 이지콜에 가입했다.

가입 절차가 복잡하고 요구하는 게 많아 짜증스러웠다. 이용 신청서, 개인정보 동의서, 신분증 복사 등 작성도 어렵고 보내는 건 더 힘들었다. 집에 팩스가 없어 남편이 일하는 사무실에 나가서 보내야 했고, 서류를 보내고 또 전라북도광역이동지원센터 홈페이지에 가입을 하라고 해서 짜증이 났다. 이용 신청서를 작성했는데 '왜' 홈페이지에 또 가입을 해야하지? 나는 인터넷을 활용할 줄 모르는데 어떻게 해야 하나. 꼭 가입을 해야냐고 상담원에게 물었는데 회원가입창에서 핸드폰 번호를 입력하고 인증문자를 받아야 가입이 된다고 했다. '왜' 가입을 해야 하는지 납득할 만한 설명 없이 '어떻게' 가입하는지 설명을 들으려니 화가 났다.

인터넷 이용을 못하는 장애인들은 어떻게 해야냐고 했더니 광역이동센터를 방문하면 상담원들이 도와준다고 했다. 장콜을 타려고 장콜 없이 이동지원센터에 방문하라는 격이니 참... 어이가 없다.

다행히 활동가의 도움으로 인터넷 가입을 마쳤다. 나같이 이런 지원월 받을 수 없는 장애인들은 어쩌나. 원래 이렇게 가입절차가 복잡한건가? 정말 꼭 회원 가입을 해야 하는 건가?

장애등급제가 폐지 된 게 언제인데, 전북광역이동지원센터 회원가입신청서와 웹페이지에는 장애 등급을 표기하게 돼 있다.

충분한 설명 없이 가입해야 한다는 이동지원센터 홈페이지 회원 가입, 장애등급제 폐지된 게 언제인데 여전히 '등급'을 묻는 관리 안 된 가입 양식 그리고 반말을 해대는 장콜 운전원들까지...

전북에 살며 장콜을 이용하는 당사자로 느낀 문제와 개선했으면 하는 것을 이 자리에서 이야기해보려 한다.

짜증난다! 전북 장콜 :
무늬만 즉시콜, 실제는 예약제를 벗어나지 못한 전북 장콜

전라북도 전주의 경우 장콜 운행 초창기 장콜을 이용하려면, 2주 전에 예약해야 하는 말도 안되는 시스템이었다. 이에 대해 장애인들의 문제 제기가 있었고, 또 당시 전주 장콜을 운영하고 있던 전주지체장애인협회의 비리문제가 알려지면서 전주시시설관리공단이 운영. '바로콜'이라는 이름으로 당일 '예약제'를 실시 하게 되었다.

'당일'이라고는 하나 바로콜을 이용하려면, 새벽 6시에 일어나 예약해야 하고,내가 이용하면 다른 누군가가 집에서 나갈 수 없는, 답없는 예약 전쟁을 매일 치러야 했다. 예약 시간이라도 겹치면, 다른 누군가가 이용할 수 없는 '예약제'가 아니라 접수하면 바로 배차하는 '즉시콜' 방식으로 운영할 것을 요구했고, 전라북도 광역 이동지원센터 출범과 함께 '즉시콜' 방식으로 운영하게 되었다.

하지만, 말이 좋아 '즉시콜'이지 평일은 40~50분, 주말과 공휴일엔 2시간 쯤 기다려야야 하는 실정이다. 그나마 주말과 공휴일엔 탈 차가 없는 때도 있다. 사정이 그나마 나은 전주가 이 정도다. 순창, 무주, 장수, 진안 등 전북지역 다른 시군은 더 심각하다.

짜증난다! 전북 장콜 :
전북도 안에서 왔다갔다하기도 어렵다.

4월, 진안에 꽃놀이를 가려고 주말에 이지콜(전주장콜명)에 전화했다. 하지만 이지콜 상담원은 주말엔 운행하는 차량대수가 적어 장콜을 잡기가 힘들 거라고 안내했다. 꽃놀이 가는 것을 포기했다. 아니, 포기 당했다.

전라북도에는 관광지가 많다. 청보리밭 축제가 열리는 고창, 춘향골 남원, 강천산이 있는 순창, 내장산이 있는 정읍과 바다를 볼수 있는 부안 등. '그림의 떡', 갈 곳은 많아도 갈 수 없게 가로막는 장콜 때문에 알고만 있어야 하는 장애인의 상황에 딱 들어맞는 표현 아닌가.

큰 마음 먹고 주말에 놀러간다고 해보자. 운 좋게 장콜이 잡혀 주말에 전주에서 고창이나 남원에 간다고 해도 돌아오는 게 큰 문제다. 전주의 장콜이 61대인데 고창은 9대 ,남원은 13대, 순창은 5대, 진안은 4대. 전주보다 더 적은 대수의 장콜이 다니는 곳에서 전주로 돌아오려면, 놀러 가자마자 돌아갈 차 걱정을 해야 한다. 언제 배차될지 모르니 긴 배차 시간을 생각해 관광지에 내리자마자 돌아올 차를 신청해야 할 판이다.

집회라도 해서 이동권 보장하라고 외치려 해도 장콜이 가로막는다. 작년에 도청 앞에서 '전라북도 광역이동지원센터 민간위탁 반대' 집회가 열렸는데, 익산에 사는 분들이 늦었다. 참여하려고 장콜을 불렀지만, 장콜이 너무 늦게 잡혔다고 했다. 올해 기자회견에도 장콜이 늦게 잡혀 또 늦었다. 익산 분들은 오전에 차를 불렀는데도 오후2시에 하는 기자회견이나 집회시간에 맞추기가 어렵다고 하소연한다. 집밖으로 나오기 힘드니 헌법에 명시된 집회-결사의 자유를 행사하기도 참 힘들다.

화가 난다! 전북 장콜 : 발달장애인 이용이 어렵다

장애 등급제가 폐지되기 이전에는 전북에서도 발달장애인들이 장콜을 이용할수 있다고 했다. 하지만 장애 등급제 폐지 이후에는 발달장애인들은 장콜을 이용할 수가 없다. 정확히 말하면, 휠체어 승/하차가 가능한 이동지원센터 차량은 이용할 수가 없다. 발달장애인들은 두 다리로 걸을수는 있지만 인지적 문제로 보호자나 지원할 사람이 없으면 혼자 목적지까지 이동이 어렵다. 그래서 임차택시나 바우처택시등이 늘어나 발달장애인들의 이동권도 보장이 되어야 한다. 그러나 전주의 임차택시는 20대 뿐이고, 완주, 진안, 고창, 순창, 부안군에는 임차택시가 1대도 없다. 발달장애인이 휠체어 승강 설비가 갖춰진 차량을 이용할 수 없다면, 휠체어 이용자와 휠체어를 이용하지 않는 이용자를 구분해서 차량을 운영해야 한다면, 바우처 택시나 임차 택시와 같은 휠체어를 이용하지 않는 장애인이 탈 차량을 늘려야 한다.

화가 난다! 전북 장콜 :
특별교통수단 주말 대여제, 공공성을 무너뜨렸다.

전라북도는 2022년 9월 광역이동지원센터 심의규정을 개정해 '특별교통수단 주말대여제'를 신설했다. '주말 대여제'란, 주말과 공휴일에 운행하지 않는 장콜을 3만 원에 빌려주겠다는 것이다. 이렇게 차를 빌리려면, 1종 면허가 있는 사람을 데려가야 한다. 내 활동지원사는 1종 면허가 없다. 나처럼 특장차(리프트가 달린차)를 운전할 사람을 구하지 못하면, 주말에 장콜을 이용할 수가 없다. 365일 24시간, 필요할 때 이동할 수 있도록 운행해야 함에도 장콜을 운전할 직원을 채용하지 않고, 랜터카 회사처럼 차를 빌려주겠다는 건 '공공성'을 훼손하는 일이다. 1종 면허가 있는 사람이 있든 없든, 주말이든 공휴일이든 장콜이 필요한 사람은 차를 탈 수 있어야 한다. 1종 면허 있는 사람을 데려오라고 할 게 아니라 1종 면허 있는 사람을 채용해야 할 일이다. 전북장차연에서 주말대여제가 공공성을 훼손한다고 비판 기자회견을 했지만, 전라북도는 묵묵부답이다. 아니 노답이다.

전북 장콜! : 과장하진 말자! 뻥치지는 말자!

내가 피부로 느끼는 전주 장콜의 대기시간은 평일에 거의 1시간에 가까운데 전라북도에서는 전북장콜의 대기시간을 38분(신청-탑승)으로 냈다고 한다. 배차-탑승까지는 18분이라고 한다. '평균' 대기 시간일 것으로 짐작한다. 그게 무슨 의미일까? '평균' 38분이니 1시간 이상 기다린다고 느끼는 이용자는 과하게 예민하다는 걸까? 1시간 넘게 기다리는 이용자 앞에 두고 대기 시간 평균 따위를 들먹이는 건 한 마디로 "아이고, 의미 없다!". 전북 광역이동지원센터가 밝힌 '평균' 대기 시간과 나처럼 장콜을 이용하는 이용자가 '기다리는 시간' 중 무엇이 더 중요하게 고려해야 할 시간인지 생각 좀 해봤으면 좋겠다.

전북장콜은 24시간 운행에 전국을 다닌다고 말하지만 실은 거짓말이다. 우리 동료중 1명은 새벽에 목디스크로 전북대병원을 가야돼서 장콜을 불렀지만 차량이 없다고 배차가 취소되는 문자를 받았다. 그 동료는 자주 대학병원을 가야는데 한밤중이나 새벽에 병이 재발하면 아픈 몸으로 스스로 전동휠체어를 몰고 나가야 한다.

몸으로 겪고 경험으로 아는 이용자 앞에서 과장하지는 말자! 뻥치지도 말자!

전라북도에 요구한다.

위에서 말한 짜증나고 화가 나는 전북 장콜을 바꾸기 위해 내가 생각한 해법은 다음과 같다. 이용자의 한 사람으로 내가 생각하는 전북도청이 해야 할 일로, 더 많은 이용자가 자유롭게 의견을 전하고, 도청과 이동지원센터 관계자가 경청하는 자리를 통해 더 많은 의견이 보태지기 바란다.

- 특별교통수단 일 운행률을 75%로 올리고, 운전원을 늘려야 한다. 그래야 장콜이 많이 다닌다. 예약전쟁으로 피보지 않을 수 있다.
- 특별교통수단 주말대여제를 폐지하라. 애궂은 활동지원사 1급 면허 없다고 불편하게 만들지 말고, 365일 주말이든 공휴일이든 장콜이 다니면 된다.
- 임차, 바우처 택시 확대하라. 휠체어 사용하는 이들이 휠체어 사용하지 않는 이들과 갈등하지 않도록 휠체어를 이용하지 않는 장애인이 탈 임차/바우처 택시를 늘려야 한다.
- 운영자,운전원,이용자 간담회를 실시하라. 만나야 소통하고, 소통해야 이해든 공감이든 가능한 것 아닌가. 소소한 개선할 점부터 구조적인 문제까지 전하고 해명/설명할 수 있는 정기적인 간담회가 진행되어야 한다.
- 운전원에 장애인권교육을 실시하라. 그래야 반말은 안 하지 않을까? 일반 택시도 손님한테 반말하면 욕 먹는다. '반말 안 하기'같은 기본은 물론이고, 장애인 이용자에게 적절한 소통과 응대를 배울 수 있는 교육이 진행되어야 한다.

국가인권위원회 광주인권사무소 광주·전남·전북장애인차별철폐연대 (사)광주장애인인권센터

장애인차별금지법시행 15주년 기념 호남권역토론회 특별교통수단 광역이동을 중심으로 (2023)
ISBN 978-89-6114-961-7 93330