

참고문헌

국토교통부, 국정감사, 2014년 9월 정기회 자료.

국토교통부, 2014, 2013년 교통약자 이동편의 실태조사.

김성희, 변용찬, 손창균, 이연희, 이민경, 이승희, 강동욱, 권선전, 오혜경, 윤상용, 이선우, 2011, 2011년 장애인 실태조사, 보건복지부, 한국보건사회연구원.

농림축산식품부 보도자료, 2014. 4. 30, 2014년 농촌형 교통모델 사업대상지 13개 시·군 선정 : 희망택시, 마을순환버스 등 농촌 커뮤니티 중심의 교통 활성화.

류기형, 박병현, 이기영, 최송식, 손광훈, 2004, 장애인콜택시 도입 및 효율적 운영에 관한 연구조사 보고, 부산대학교사회복지연구소, 부산광역시.

보건복지부, 2013, 장애인등록현황(2013년 12월 말 기준)

비마이너, 2013. 7. 8, 총 50대 연말까지 시범운영 뒤 연장 여부 결정 이용방법, 운행구간, 요금 등은 장애인콜택시와 같아, <http://blog.naver.com/PostView.nhn?blogId=newsbeminar&logNo=110171729886>

서울시 보도자료, 2014. 11. 6, 휠체어 2대 타는 장애인콜택시로 교통약자 이동 편리해져.

설재훈, 신연식, 박인기, 2004, 장애인 노약자의 복지교통 서비스 개선방안, 교통개발연구원.

신연식, 2000, 교통약자를 고려한 교통수단제공 및 시설정비지침연구, 교통개발연구원.

신용은, 최혜미, 송기욱, 이희대, 2014, 특별교통수단 이용자 통행패턴 분석 : 경상남도 사례, 대한토목학회논문집, 34(1), 대한토목학회.

오마이뉴스, 2007. 9. 28, 저상버스가 느린 줄 알았지? 아니거든!, http://m.ohmynews.com/NWS_Web/View/at_pg.aspx?CNTN_CD=A0000725455

장애인정책모니터링센터, 2012, 장애인이동편의정책 모니터링결과보고서.

장애인정책모니터링센터, 전국 장애인 이동편의 예산 현황(2013년 본예산 기준).

한근수, 2009, 경북 장애인 특별교통수단과 콜센터 도입방안, 대구경북연구원.

홈페이지

미국 Paratransit <http://www.asila.org/accessparatransit>

법제처 <http://www.moleg.go.kr/main.html>

자치법규정보시스템 <http://www.elis.go.kr>

장애인정책모니터링센터 <http://www.ableinfo.co.kr/>

편집위원 류승완, 김동화, 공지훈

「경북행복 BRIEF」는 경북행복재단의 보건·복지 연구성과 및 주요 동향을 경상북도민에게 발 빠르게 전달하기 위해 격월로 발행되는 정기간행물입니다. 도민 여러분의 많은 관심과 뜨거운 성원을 부탁드립니다.

경북행복 BRIEF

제2호 2015. 4. 20

법인명칭 (재)경북행복재단
 발행·편집인 (재)경북행복재단 편찬팀
 주소 730-350 경북 구미시 이계북로 7
 TEL 054-710-8814
 홈페이지 www.ghf.or.kr
 연구책임 김동화(경북행복재단 연구원)
 공동연구 전근배(대구장애인차별철폐연대 정책국장)

경상북도 장애인 이동편의 실태와 개선방안

- 이동교통수단을 중심으로 -

I. 경상북도 장애인 이동편의 실태

- 장애인에게 이동권의 문제는 단순한 이동의 욕구가 아닌, 장애인의 사회적 관계를 포함한 다양한 활동영역으로까지 연결되어 있어, 장애인에게 있어 이동권은 곧 생존이며, 인간이 사회적 존재로 살아가게 하는 기본적 권리임.
- 장애인 한 사람이 집이나 시설이 아닌 지역사회의 사회적 존재로 살아갈 수 있도록 하기 위해서는 이동권의 완전한 보장이 필수적으로 전제되어야 함.
- 「교통약자의 이동편의 증진법」 제2조의1에서는 ‘교통약자’를 ‘장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 사람, 어린이 등 일상생활에서 이동에 불편을 느끼는 사람’이라고 정

의하고 있으며, 「교통약자의 이동편의 증진법」 3조에서는, 이동권이란 ‘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’ 라고 정의됨.

- 장애인들이 교통수단 이용 시 겪는 어려움으로는 ‘버스·택시가 불편해서’가 61.1%로 가장 높게 나타나 장애인들의 교통수단에 대한 욕구가 높음을 알 수 있음(김성희 외, 2011).
- 경상북도는 10개 시·도 중 교통약자 복지현황이 전국 최하위 수준으로 나타났고, 저상버스도입률은 4.0%(16위), 특별교통수단 도입률은 30.7%(16위)로 매우 낮은 수준으로 나타남(국토교통부, 2014).
- 따라서 본 연구는 경상북도 장애인 이동 실태를 파악하고, 국내외 장애인 이동 관련 정책을 살펴봄으로써, 경상북도 장애인 이동권 증진을 위한 개선방안을 마련하는데 목적이 있으며, 교통약자 중에서도 장애인의 이동권 보장을 위한 대책, 그 중에서도 이동교통수단에 한정하여 연구하고자 함.

1. 관련 법규

- 「교통약자의 이동편의 증진법」에 명시된 도지사의 주요 의무는 주민과 관계 전문가의 의견을 들어 5년 단위의 ‘교통약자 이동편의 증진계획’을 수립(시·군 교통약자이동편의시설 설치·관리 지원 사항, 시·군 간 균형적 지원, 특별교통수단 도입·확충 지원, 광역이동센터 운영·협력체계 구축 내용 포함)하는 것임.
- 교통약자 관련 조례를 살펴보면, 부산시가 2006년에 가장 먼저 조례가 제정되었으며, 경북은 2013년(전국 14번째)에 조례가 제정됨. 경북 23개 시·군 중 4개(17.3%) 지자체만이 교통약자 이동편의증진 관련 조례를 제정함.
- 「경상북도 교통약자의 이동편의 증진에 관한 조례」에서의 도지사 책무는 관계기관 협조, ‘경상북도 교통약자 이동편의 증진 지원계획(5년 단위)’ 수립, 저상버스 도입·운영, 특별교통수단 운영, 광역이동지원센터 설치, 재정지원, 교육, 홍보 등이며 도 차원의 적극적인 역할을 강조함.

〈표 1〉 교통약자 관련 조례 현황

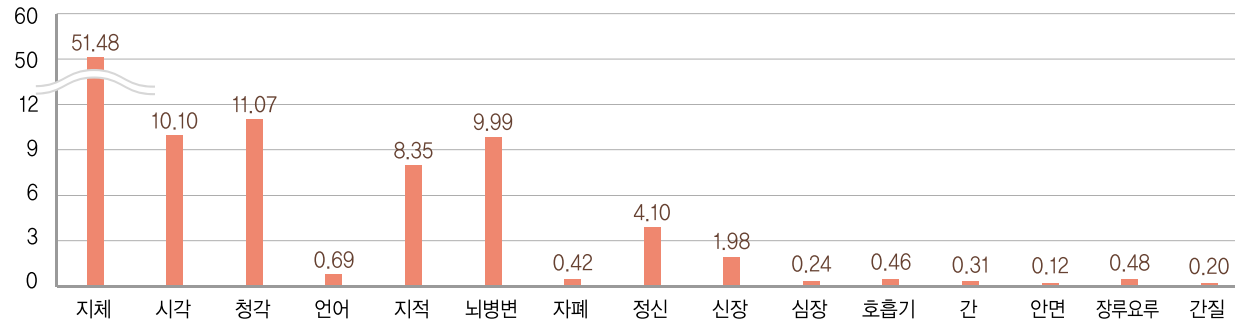
구 분	조례명	제 정	비 고
부산	부산광역시 교통약자를 위한 특별교통수단 운영에 관한 조례 부산광역시 교통약자의 이동편의 증진 조례	2006-05-10 2013-07-10	
제주	제주특별자치도 교통약자의 이동편의 증진 및 이동편의 시설 검사에 관한 조례	2007-03-07	
대구	대구광역시 교통약자를 위한 특별교통수단 운영에 관한 조례	2007-10-30	
울산	울산광역시 교통약자의 이동편의 증진에 관한 조례	2008-05-08	
인천	인천광역시 교통약자의 이동편의 증진에 관한 조례	2008-06-23	
광주	광주광역시 교통약자의 이동편의 증진에 관한 조례 광주광역시 교통약자 버스정류소 설치 조례	2008-08-01 2012-11-01	
대전	대전광역시 교통약자의 이동편의 증진에 관한 조례	2008-12-26	
경기	경기도 교통약자의 이동편의 증진에 관한 조례	2009-04-21	
충남	충청남도 교통약자의 이동편의 증진에 관한 조례	2010-02-10	
경남	경상남도 교통약자의 이동편의 증진에 관한 조례	2011-08-18	
강원도	강원도 교통약자의 이동편의 증진 조례	2013-03-15	
세종	세종특별자치시 교통약자의 이동편의 증진에 관한 조례	2013-06-10	
전남	전라남도 교통약자의 이동편의 증진 조례	2013-07-05	
경북	경상북도 교통약자의 이동편의 증진에 관한 조례	2013-12-30	
포항	포항시 교통약자의 이동편의 증진 조례	2013-10-15	
김천	김천시 교통약자의 이동편의 증진에 관한 조례	2014-10-01	
구미	구미시 교통약자의 이동편의 증진 조례	2014-07-09	
상주	상주시 교통약자의 이동편의 증진에 관한 조례	2014-09-19	
경산	경산시 교통약자의 이동편의 증진에 관한 조례	2013-03-29	경산시 교통약자의 이동편의 증진에 관한 규칙

참고 : 경주시, 안동시, 영주시, 영천시, 문경시, 군위군, 의성군, 청송군, 영양군, 영덕군, 청도군, 고령군, 성주군, 칠곡군, 예천군, 봉화군, 울진군, 울릉군은 교통약자 이동편의 관련 조례 없음.
자료 : 자체법규, 교통약자의 이동편의 증진에 관한 조례, 국가법령정보센터
<http://www.law.go.kr/main.html>

2. 교통약자 현황

- 교통약자는 전국 전체 인구 대비 24.2%(2013년 말 기준)이고, 이 중 고령자가 가장 많고(12.2%), 어린이 및 영유아 동반자, 장애인(2.9%) 등의 순으로 나타남.
- 경북 장애인은 168,836명(2013년 기준)으로 6등급이 가장 많으며(23.6%), 중증장애인(1·2급)은 21.7%로 나타남. 연령별로는 60대 이상이 45.6%로 장애노인이 많음을 알 수 있음. 장애 유형별로는 지체장애가 가장 많으며(51.5%), 그 다음으로 청각·시각·뇌병변·지적·정신장애 등의 순으로 나타남.

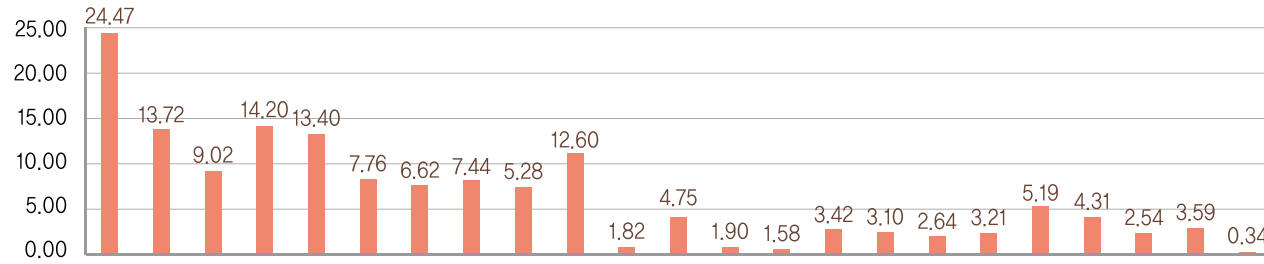
〈 경북 장애유형별 현황(%) 〉



자료 : 보건복지부, 2013, 장애인등록 현황(2013년 12월 말 기준)

- 경북 23개 시·군별 1·2급 중증장애인 현황을 살펴보면, 포항 24.47%로 중증장애인 수가 많은 것으로 나타났으며, 그 다음으로 안동 14.20%, 경주 13.72%, 구미 13.40%, 경산 12.60% 등의 순으로 나타남.

〈 경북 23개 시·군의 1·2급 중증장애인 현황(%) 〉

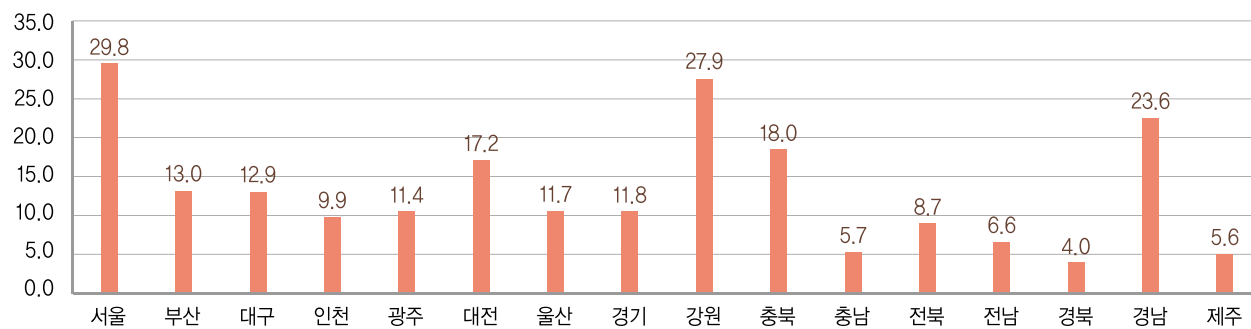


자료 : 보건복지부, 2013, 장애인등록 현황(2013년 12월 말 기준)

3. 경북 장애인 이동편의 운영 실태

- 휠체어를 사용하는 장애인이 이용할 수 있는 유일한 버스는 저상버스뿐임. 경북 저상버스 도입률은 4.0%(16위)이고, 경북 23개 시·군 중 17개 시·군(73.9%)에 저상버스가 도입되지 않음.

〈 저상버스 도입률(%) 〉



자료 : 국토교통부, 2014, 2013년 교통약자 이동편의 실태 조사(2013년 9월 말 기준)

- 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량인 특별교통수단 도입률은 경북 30.7%(16위)임.

〈표 2〉 장애인콜택시 시도별 도입 현황

(단위 : %, 대)

구분	도입률	법정기준대수(A)	추가도입 필요(A-B)
합계	73.7	2,748	722
1 강원	15.5	110	93
2 경북	30.7	189	131
3 전남	32.5	154	104
4 충남	33.8	136	90
5 세종	44.4	9	5
6 대전	48.8	80	41
7 울산	58.0	50	21
8 부산	62.6	187	70
9 제주	69.2	39	12
10 대구	70.2	131	39
11 경기	73.2	548	147
12 전북	79.1	139	29
13 충북	85.8	106	15
14 광주	88.3	77	9
15 서울	95.4	454	21
16 인천	95.7	141	6
17 경남	156.1	198	-111

자료 : 국토교통부 국정감사 (2014년 9월 정기회) 자료, 장애인콜택시 법정기준을 충족하는 곳은 경남 한곳에 불과

- 경북 23개 시·군 중 14개 시·군(60.8%)에 특별교통수단이 없는 것으로 나타났으며, 저상버스와 특별교통수단이 없는 시군은 총 12개 시·군(52.2%)으로 장애인의 이동권 보장이 매우 낮은 실정임.
- 경북 특별교통수단의 연차별 보급 계획(안)을 살펴보면, 2015년에 80대, 2016년에 73대를 도입할 계획을 가지고 있으며, 2014년 누적대수 44대 대비 347.7% 확대할 것으로 계획되어 있음.

〈표 3〉 경북 특별교통수단 연차별 보급계획(안)

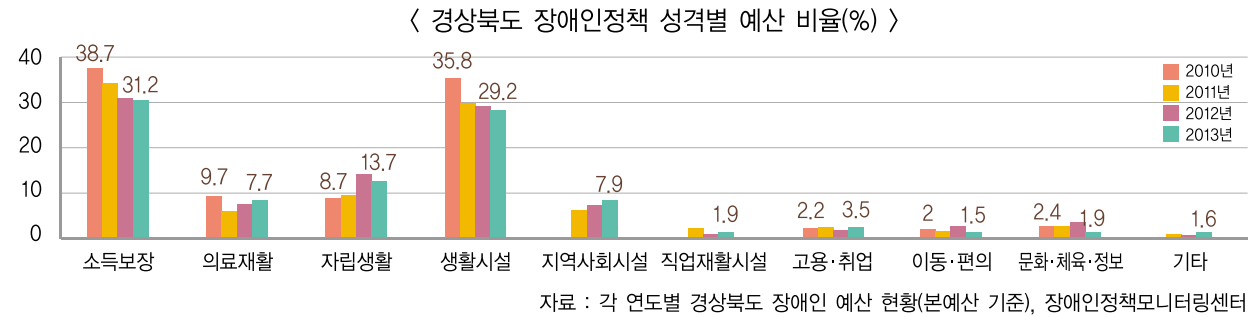
(단위 : %, 대)

구분	연차별 보급계획(안)			
	2013년까지	2014년	2015년	2016년
도입대수	17	27	80	73
누적대수	17	44	124	197

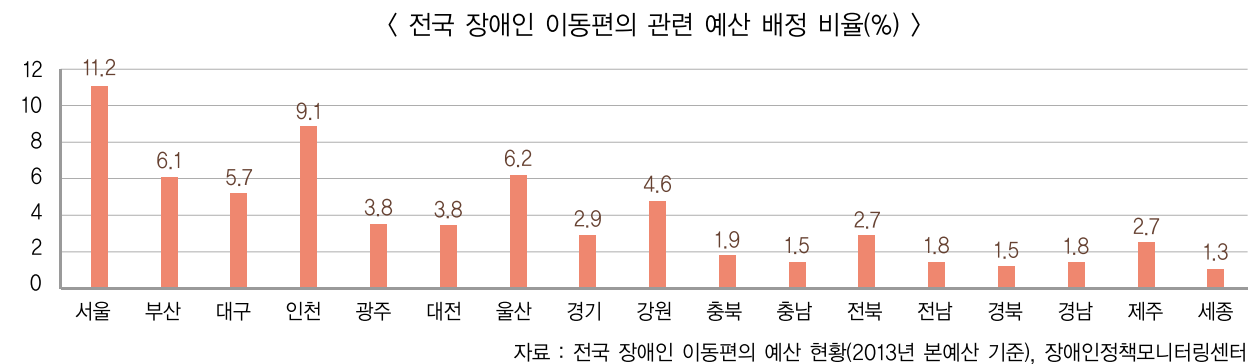
자료 : 경상북도 민생경제교통과 내부자료(2014년 기준)

4. 이동권 관련 예산

- 경상북도 각 연도별 본예산을 중심으로 장애인 정책을 분류할 때, 소득보장, 생활시설 운영, 자립생활 등의 순으로 예산이 배정되어 있음.



- 전국 시·도예산 중 각 장애인 관련 정책 예산을 100%로 볼 때, 2013년 장애인 이동·편의 관련 예산 배정 현황을 살펴보면, 서울시가 11.2%로 가장 높게 나타났으며, 그 다음으로 인천시, 울산시, 부산시 순으로 나타남. 전국 장애인 이동편의 예산 배정을 살펴보면 경북은 매우 낮게 배정됨(15위).



- 시·도별 및 자폐성장애, 지적장애, 발달지체의 특수학교 배치 특수교육 대상자 수를 살펴보면, 경기도 3,494명(18.8%), 서울 2,982명(16.1%), 경북 1,317명(7.1%), 부산 1,278명(6.9%) 순으로, 경상북도가 3위로 높게 나타남.
- 경북 23개 시·군 장애인 이동편의 사업내용을 구체적으로 살펴보면¹⁾, 대다수 편의시설에 관련된 사업내용이 많으며, 이동수단으로는 시각장애인의 장애인심부름센터 운영, 장애인특별운송사업, 교통약자 위한 저상버스구입지원이 대부분 인 것으로 나타남.

II. 경상북도 장애인 이동편의 관련 정책

1. 타 시도 장애인 이동 관련 정책

- 경상남도 통합 콜센터 도입 즉, 단일 콜(1566-4488) 망 구성으로 특별교통수단의 이용편의 및 효율성을 제고하고, 경남의 18개 시·군에서 운영할 콜센터를 도 단위의 1개소로 통합함으로써 경남 18개 시·군 콜센터 설치 및 운영 예산을 절감함. 지역 내 어디서나 동일한 전화번호로 서비스 가능, 교통약자 지역 간 이동편의 극대화, 지역 내 장애인 및 교통약자의 교통 DB 구축으로 통행패턴 및 수요예측 파악 등의 효과성 있음²⁾.
- 부산시 두리발(특별교통수단) 택시는 1·2급 중증장애인 대상이며, 휠체어 장애인의 최소한의 이동권 보장 기틀을 마련함³⁾.
- 부산시 장애인 바우처 콜택시는 비휠체어 장애인(시각·신장·지적·자폐성)과 부산시가 함께 택시비용을 부담하는 형태로, 1일 3회 사용으로 제한을 두고 있으며, 두리발 이용대상을 분산시키는 효과 발생.
- 경기도 장애인 택시 할인카드는 신한은행과 MOU 체결을 통해, 장애인 1인당 월 최대 3만원 이용 가능하도록 지원하고, 이는 신한은행 체크카드로 결제하도록 함. 지원의 투명성, 장애인이 쉽게 사용 가능한 장점 있음⁴⁾.
- 서울시의 '휠체어 2대 타는 장애인 콜택시'는 기존 1대당 1명 탑승방식에서 다수(휠·비휠체어) 장애인이 동승 가능함⁵⁾.
- 서울시 장애인 전용 개인택시는 비휠체어장애인 이동편의를 증진하며, 24시간 연중무휴로 운영할 예정임⁶⁾.
- 농촌형 교통모델 시범사업은 버스노선 폐지마을·버스 미운행 마을에 낮은 이용요금으로 택시/밴(버스형)을 운행하여 농촌 교통여건을 개선시킴⁷⁾.

2. 해외 장애인 이동 관련 정책⁸⁾

- 스웨덴 : 대중교통수단 성격과 특별운송서비스(STS) 성격의 중간개념으로 지자체 차원에서 Service route를 도입(기존 버스노선의 이용이 불편한 교통약자들을 위하여 별도의 고정노선을 정시 운행하는 체계)하여, 전국적인 STS망을 구축하였고 이는 철도 일반석(2등 운임) 요금 수준임.
- L.A. : 일반버스를 운영하는 도시는 모두 의무적으로 Paratransit 서비스를 제공해야 하며, 이는 장애인차별금지법에 따른 Door to Door Van service임. 모든 장애인이 이용 가능하도록 신형 버스나 철도는 휠체어 접근이 가능하도록 해야 하며, 부득이하게 장애인이 이용할 수 없을 때에는 대체수단인 Paratransit을 강구해야함. L.A.의 특수운송체계로는 Cityride와 County RidelInfo 프로그램이 있음.
 - ▶ Cityride : 시에서 자발적으로 운영하는 Door to Door Van Service 및 택시 서비스임. 밴 서비스는 회당 약 26달러의 경비 소요됨. 택시 이용가능 장애인에게는 분기별 택시 이용권 12장을 제공하며, 택시비 12달러 거리까지는 무료이고 초과 시 본인이 부담함.
 - ▶ County RidelInfo : 모든 택시에는 Ramp가 장착되어 있음. 운전자는 52시간 교육을 이수해야 하며, 버스서비스 지역 내에서만 서비스하는 것을 원칙으로 함.
- 켄터키 주 루이빌 시 : 연방정부의 재정지원 하에 장애인에게 교통서비스 제공. 장애인이 버스회사에 등록하면 서류심사를 거쳐 대상자를 선정한 후, 이용자 카드를 발급함. 휠체어 사용자가 탑승 가능한 버스를 이용하거나 Dial-a-van 서비스를 이용할지의 여부는 이용자가 선택함(버스를 이용할 경우 이용요금은 할인되나, Dial-a-van 이용요금은 버스요금에 준하며 별도 할인 없음).
- 영국 : 리프트를 부착한 정기노선버스는 STS와 일반버스의 중간형태 서비스로 노선에 따라 크게 Mobility Bus와 Carelink로 구분하여 운행함.
 - ▶ Mobility Bus : 일주일에 1~2회 운행하며, 일반버스와 같은 노선도 있고, 주택지, 쇼핑센터, 종합병원 등을 연결하는 노선도 존재. 배차시간 역시 운행하는 경로에 따라 다양함. 예를 들어, 쇼핑센터에서는 최저 1시간 30분 정도의 배차시간을 두기도 함. 버스는 일반버스 크기이며, 휠체어가 5대 정도 들어갈 수 있고, 운전자 외 보조자가 동승하여 이동보조 지원 가능(생활권 중심).
 - ▶ Carelink(Station link) : 영국의 국철 7개 교통거점을 연결하는 순환버스를 말함. 주로 철도와 시내교통수단을 잇는 역할을 하며, 휠체어 사용자가 탑승할 수 있도록 리프트 부착 미니버스의 형태로 운행. 이용대상자는 굳이 제한을 두지 않음(교통거점 중심).

- 위에서 살펴본 선진국의 장애인 등 교통약자 이동권 보장 정책 특징과 시사점을 살펴보면, 첫째, 국외 정책은 대중교통으로의 통합적 접근을 중심으로 하면서, 보완할 이원화 정책을 함께 시행하는 것이 추세임. 이에 경상북도는 인권의 관점에서 통합적 접근으로 기본적인 교통기반 체계를 만들어 갈 필요가 있음. 또한 광역단위와 각 지자체 특성을 반영한 이원화된 정책을 통해 교통 사각지대 보완해 나갈 필요 있음.
- 둘째, 지역별 특성과 당사자의 요구가 반영되는 적극적 이동권 보장 및 종합적 교통 인프라를 구축할 필요가 있음.
- 셋째, 법적 기준에 따른 대중교통수단 개선과 STS 확보, 지자체 차원의 별도 교통지원시스템 등이 연계되어 운영되어야 하고, 기초 지자체 내, 기초 지자체 간, 도 광역 외의 연계가 모두 포함된 교통정책이 필요함.
- 경상북도는 장애인 이동에 대한 정책 수립에 있어 장애인의 자립생활 지원과 연계할 필요가 있고, 경북 고령화 추세를 감안하여 장기적인 계획 수립이 요구됨.



미국 Paratransit
자료 : <http://www.asila.org/accessparatransit>



영국의 Dial-a-ride
자료 : 한근수(2009)



스웨덴의 서비스루트
자료 : 류기형 외(2004)

Ⅲ. 경상북도 장애인 이동편의 개선방안

- 경상북도 광역이동지원센터 설치
- 휠체어 탑승 가능한 특별교통수단의 법정대수 확보
- 23개 시·군 도내 저상버스 법정대수 확보 및 저상시스템 관리 강화

기본과제

보완과제

- 택시·은행 등과의 협약을 통한 휠체어 비사용자 운행수단 도입
- 시외 저상버스와 운행노선 고정형 시외 특별교통수단 도입
- 교통거점(기차/버스터미널)을 잇는 미니순환버스 도입
- 중형 저상버스 도입 및 수요대응형 운영
- 경북형 장애인 교통모델 발굴 시범사업
- 경상북도 교통약자 이동편의 증진계획수립 TF 및 협의기구(위원회) 구성
- 저상버스 운전기사 대상의 저상시스템 작동 및 친절 교육 필요

경북 장애인 이동권 보장



< 경북 장애인 이동권 보장 위한 과제 >

1. 기본과제

1 '경상북도 광역이동지원센터' 설치

- 경상북도 역시 교통약자의 이동편의 증진에 관한 조례 제10조에서 광역이동지원센터의 설치 등에 관한 근거를 명시하고 있으며, 그 기능으로서 △특별교통수단 이용신청 접수 및 처리 △운전자 및 관련자에 대한 안내 및 상담 △정보의 수집 및 제공 △타 시·도 및 시·군 이동지원센터와의 연계운영 등을 제시하고 있음.
- 그러나 현재 도의 추진계획에 따라 2014년 추경예산확보가 되지 않은 가운데에서, 센터의 설치와 운영비 확보, 센터의 기능과 통신수단에 관한 보장 등이 이루어지지 않고 있어 2015년 내 설치와 운영을 위한 꾸준한 노력이 요청됨.
- 경상남도과 경기도의 사례를 통해 알 수 있듯이 교통약자에 대한 서비스 공급의 효과성과 예산 집행의 효율성, 만족도 제고 측면에서 조기의 '경상북도 광역이동지원센터' 설치가 매우 중요함.

- 경상남도
 - 전국에서 광역단위의 통합 콜센터를 운영하는 유일한 지자체임.
 - 도의 지원 아래에 구축된 시스템으로 긍정적 모델로서 평가받고 있음.
- 경기도
 - 각 시·군·구(31개 시·군, 남·북부권)가 자체적으로 특별교통수단(콜택시)을 운영해 옴.
 - 해당지역 및 근교를 넘어서 이동하지 못함으로 인해 발생하는 민원과 지역별 공차 발생 문제 등 비효율적 운영이 지적되어옴.
 - 이에 2014년 7월 '시·군 교통약자 이동편의 증진에 관한 표준 조례'를 마련하여 지자체별 제·개정 협조를 요청함.

2 휠체어 탑승 가능한 특별교통수단의 법정대수 확보

- 이동편의 증진법에 따른 '특별교통수단'이란 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동을 지원하기 위하여 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량을 말한다. 하지만 이에 대한 해석이 지역적으

로 달라 그 수의 집계에 있어서도 천차만별인 상황이어서 조례 및 상위 법령에서 정비가 필요함.

- 국토교통부 국정감사(2014년 9월 정기회) 자료에 따르면, 경상북도는 특별교통수단 법정대수 189대 목표 대비 30.7% 도입·운영되고 있다고 보고하고 있으나, 이는 이용자격과 횡수, 이용시간, 운행거리 등이 제한되어 있는 시각장애인심부름센터, 장애인복지관, 장애인 민간단체 차량 등이 모두 포함된 것으로 지역 장애인이 실제로 체감하는 현실과 어긋남.
- 장애인콜택시의 경우 1인1차제여서 운전기사가 쉬면, 그만큼 일일 운행 대수의 활용도가 낮아짐으로, 2인1차제로 변경함으로써 장애인콜택시 활성화가 요구됨.

3 23개 시·군 도내 저상버스 법정대수 확보 및 저상시스템 관리 강화

- 2013년 말 기준 경상북도의 시내버스 전체 1,136대 중 저상버스는 45대(4.0%)에 그치고 있다. 이는 경기(11.8%), 강원(27.9%), 충북(18.0%), 경남(23.6%) 등 타 광역도에 비해 크게 떨어지는 수준임.
- 경북 도내 경산시(12대), 경주시(17대), 구미시(12대), 안동시(4대), 포항시(19대), 고령군(1대) 6개 지자체를 제외한 17개 시·군에는 단 한 대의 저상버스도 운영하지 않고 있으며, 이들 지역의 대부분은 제2차 교통약자 이동편의 증진계획의 시행기간인 2016년까지 저상버스 도입에 대한 계획을 전혀 갖고 있지 않음.
- 경상북도는 각 지자체 및 버스회사의 저상버스 도입 유도를 위한 인센티브 및 제재조치 개발, 연간 버스 대·폐차의 저상버스 도입비율 기준을 설정하는 등 적극적 방안 강구가 필요함.
- 또한 도입된 저상버스의 지속적인 관리가 필요함. 저상버스 임에도 불구하고 저상시스템(경사판 및 휠체어 리프트 등)이 작동하지 않는 경우, 이는 휠체어 이용 장애인이 탈 수 없는 일반 버스와 동일한 성격으로 변질되게 됨. 저상버스의 저상시스템 작동에 대한 정기적 모니터링을 통한 관리 및 저상버스 운영·관리비 지원 확대가 요구됨.

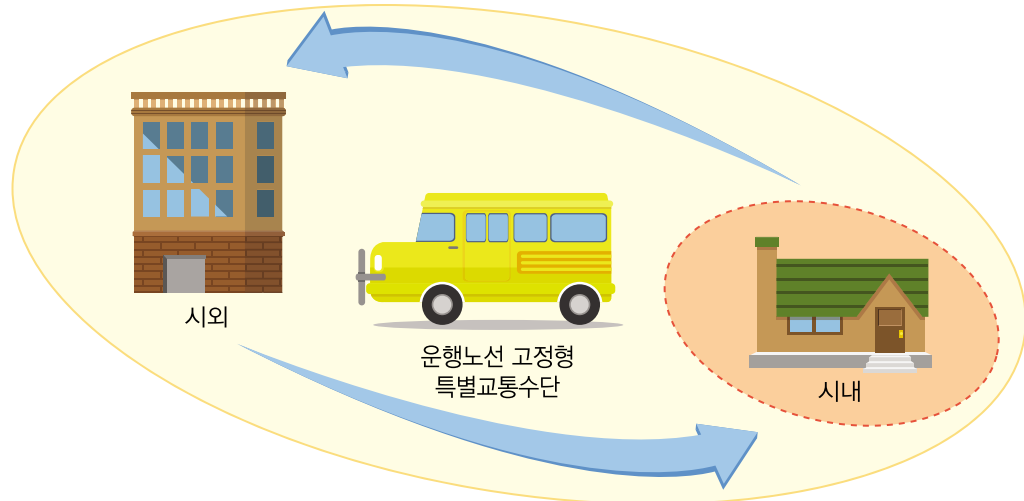
2. 보완과제

1 택시·은행 등과의 협약을 통한 휠체어 비사용자 운행수단 도입

- 특별교통수단 이용 패턴 분석 결과, 휠체어 사용자 이용 41.9%, 휠체어 비사용자 58.1%로 나타나, 휠체어 비사용자가 오히려 많음(신용은 외, 2014). 이는 결국 제한된 이동수단 수에도 불구하고, 휠체어 비사용자로 인해 휠체어 사용자의 특별교통수단 이용 기회 및 시간이 박탈되거나 연장되고 있음을 의미함.
- ‘경기도 장애인 택시 할인카드’ 처럼 은행과의 협약을 통한 휠체어 비사용 장애인에 대한 이동지원, ‘부산시 장애인 바우처 콜택시’ 등과 같이 경상북도 휠체어 비사용자 운행수단 도입이 필요함.

2 시외 저상버스와 운행노선 고정형 시외 특별교통수단 도입

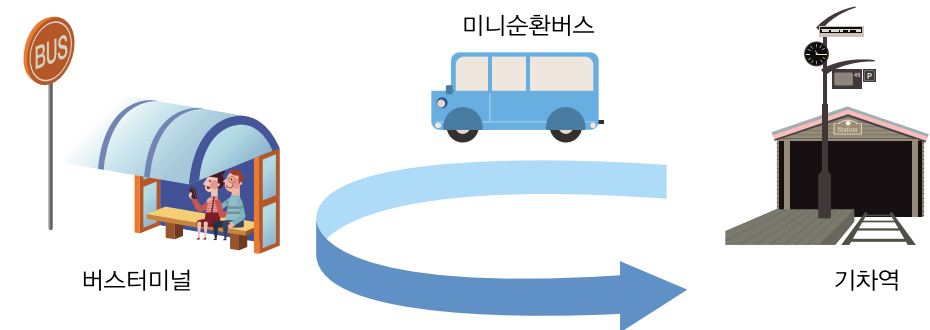
- 교통약자이동편의증진법에서 규정하는 교통수단은 사람 운송에 이용되는 것으로서, 여객자동차 운수사업법 제3조1항1호에서 여객자동차운송사업에 사용되는 버스가 모두 포함되나, 현재는 시내버스만이 저상버스의 도입 범위로 인식되는 실정임.
- 이로 인해 휠체어 사용자의 시외버스 이용은 원천적으로 제한될 수밖에 없어 그 자체로 심각한 장애인 차별상황이라 볼 수 있음. 이에, 시외버스의 저상버스 도입, 시외버스의 운행노선과 동일한 노선의 별도 교통약자 이동수단을 마련할 필요가 있음.



〈 시외 저상버스와 운행노선 고정형 시외 특별교통수단 도입 〉

3 교통거점(기차/버스터미널)을 잇는 미니순환버스 도입

- 경상북도는 도내 기차역과 운행노선의 기능을 회복하는 방향과 기차역 및 주요 도시의 버스터미널과 같은 교통거점을 연계하는 순환버스를 도입함으로써 지역 간의 교통약자 이동편의를 증진할 필요가 있음.
- 영국의 국철과 시내교통수단을 잇는 역할을 하는 Carelink와 같은(휠체어 탑승이 가능한) 미니버스 등을 경북 실정에 맞도록 적용할 필요가 있음.



〈 교통거점(기차/버스터미널)을 잇는 미니순환버스 도입 〉

4 중형 저상버스 도입 및 수요대응형 운영

- 중앙정부는 2012년부터 2016년까지 제2차 교통약자이동편의증진계획을 통해 지자체의 여건과 교통약자 등을 고려하되, 실효성과 지역 여건을 고려하여 차등화된 저상버스 도입 즉, 한국형 중형 저상버스 개발·보급 계획을 밝힌바 있음. 경상북도 역시 이용수요와 도로시설 및 운행 여건 등 농어촌 지역 특성을 감안하여 보편적으로 연료 확보가 가능한 중형(20인승) 저상버스 개발 및 보급 확대 계획을 수립할 필요가 있음.
- 농림축산식품부 농촌형 교통모델 발굴사업은 ‘수요대응형 방식(Demand Responsive Transit)’으로 농촌 노인 이동의 불편을 해소해준다는 긍정적 측면이 있지만, 휠체어장애인이 이용할 수 없는 일반차량이라는 한계가 있음.
- 시·군 단위 ‘장애인 DRT’ 로써 ‘장애인 미니셔틀버스’ 또는 ‘휠체어 2대 타는 장애인 콜택시’ 도입 가능성을 검토하여 적용할 필요 있음.

5 경북형 장애인 교통모델 발굴 시범사업

- 경상북도도 고령사회가 됨에 따라 교통약자인 노인에게 초점을 둔 교통모델 발굴 및 확대가 지속되어야 하나, 노인이 이용할 수 있는 교통수단 중에서는 장애인(전동휠체어 사용 여부 등)이 이용할 수 없는 교통수단도 있음. 반대로 장애인이 이용 가능한 교통수단은 노인도 이용이 가능함에 따라 교통약자 중에서도 장애인에 초점을 둔 교통수단 발굴이 요구됨.
- 경북의 도농 복합형 특성을 감안한 다양한 ‘경북형 장애인 교통모델 발굴사업’이 가능할 것이라 사료됨. 경상북도에서 시범사업을 지원함으로써, 경북 장애인 교통 모델을 개발하고 확대해 갈 필요가 있음.

6 경상북도 교통약자 이동편의 증진계획수립 TF 및 협의기구(위원회) 구성

- 「교통약자의 이동편의증진법」 제7조의2⁹⁾, 「경상북도 교통약자의 이동편의증진에 관한 조례」 제4조¹⁰⁾에 따르면, 도지사는 교통약자이동편의 증진계획 및 지방교통약자 이동편의 증진계획 실시를 지원하기 위해 ‘5년 단위의 교통약자 이동편의 증진계획’을 수립하도록 명시하고 있으나, 광역 단위에서는 경기도를 제외한 법에서 명시한 교통약자 이동편의 증진 5개년 계획은 현재 없어(부록2 참조), ‘경상북도 교통약자 이동편의 증진계획 수립’이 요구됨.
- 계획수립 위해 TF(Task Force)구성이 필요함. 경상북도 교통 및 복지 담당 공무원, 장애인 당사자를 포함한 교통약자, 연구기관, 전문가, 지자체 담당공무원, 버스운송사업조합 등으로 구성할 필요가 있음.
- 경상북도 단위에서 광역 및 시·군 공무원과 장애인 당사자들을 포함한 교통약자 간의 원활한 소통을 통해, 경상북도 교통약자 이동 증진을 위한 정책을 선도적으로 만들어 갈 협의기구(위원회) 구성이 필요함.

7 저상버스 운전기사 대상의 저상시스템 작동 및 친절 교육 필요

- “저상버스 운전기사 중 교통약자에 대해 잘 대해주는 분들도 많은데, 일부 기사님들은 휠체어를 발로 찬다거나 빨리 내리라고 강요하는 등 휠체어를 물건으로 생각하는 경우도 있다”고 밝힌 사

례¹¹⁾에서 알 수 있듯이, 저상버스 운전기사들 중 저상시스템 작동법을 잘 모르는 경우도 있으며, 휠체어 이용 장애인들이 저상버스 승하차 시 발생하는 소요시간으로 인해 장애인에 대해 불친절하게 대하는 사례가 발생하고 있음.

- 시내버스 배차를 맞추는 문제로 인한 것일 수도 있지만, 운전기사들의 장애인에 대한 인식개선이 요구됨. 해외에서는 휠체어 이용 장애인이나 유모차 이용자가 버스 이용 시, 운전기사가 나와서 잘 탔는지 확인하고 안전벨트를 채워주고 다른 탑승객을 이를 기다려주는 것이 당연한 것으로 인식되는 문화임.
- 이에, 경상북도 장애인복지과와 경상북도교통문화연수원가 연계하여 저상버스 운전기사들을 대상으로 한 장애인 인권 및 인식개선 관련 교육, 저상버스 작동법, 친절 교육, 장애인 인권 관련 내용의 교육 개설 및 운영이 필요함.

1) 2013년 경상북도 각 시·군별 장애인 예산, 장애인정책모니터링센터(2013년 본예산 기준)
 2) 장애인정책모니터링센터, 2012, 장애인이동편의정책 모니터링결과보고서
 3) 부산시 내부자료(2014년 기준)
 4) 경기도 내부자료(2014년 기준)
 5) 서울시 보도자료, 2014, 휠체어 2대 타는 장애인콜택시로 교통약자 이동 편리해져, 2014년 11월 6일
 6) 비마이너, 2013. 7. 8, 총 50대 연말까지 시범운영 뒤 연장 여부 결정 이용방법, 운행구간, 요금 등은 장애인콜택시와 같아, <http://blog.naver.com/PostView.nhn?blogId=newsbeminar&logNo=110171729886>
 7) 농림축산식품부 보도자료, 2014, 2014년 농촌형 교통모델 사업대상지 13개 시·군 선정 : 희망택시, 마을순환버스 등 농촌 커뮤니티 중심의 교통 활성화
 8) 설재훈, 신연식, 박인기(2004), 장애인·노약자의 복지교통 서비스 개선방안, 교통개발연구원(pp.79-100), 신연식(2000), 교통약자를 고려한 교통수단제공 및 시설정비지침연구, 교통개발연구원(pp.20-113)을 참고하여 연구자가 요약정리 하였으며, 추가 참고자료는 본문 해당부분에 표기함.
 9) 교통약자의 이동편의증진법 제7조의2(교통약자 이동편의 증진 지원계획의 수립 등) ① 도지사는 교통약자 이동편의 증진계획 및 지방교통약자 이동편의 증진계획의 실시를 지원하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 5년 단위의 교통약자 이동편의 증진 지원계획(이하 '교통약자 이동편의 증진 지원계획'이라 한다)을 수립하여야 한다.
 10) 경상북도 교통약자의 이동편의 증진에 관한 조례 제4조(도지사의 책무) 경상북도지사(이하 '도지사'라 한다)는 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 교통수단과 여객시설의 이용편의 등을 위한 시책을 강구하고 시·군의 교통약자 이동편의 증진계획이 성실히 수행되도록 지원하여야 한다.
 11) 오마이뉴스, 2007. 9. 28, 저상버스가 느린 줄 알았지? 아니거든!, http://m.ohmynews.com/NWS_Web/View/at_pg.aspx?CNTN_CD=A0000725455