

к с і

장애인의 생활안전 문제연구

두오균

이동은 원활한 사회활동을 위한 한 개인의 고유기능이며, 사회는 각 개인의 이동과 이동에 다른 제반 활동에 의하여 유지된다. 따라서 이동의 권한을 확보하고 증진을 도모하는 것은 개인이 갖는 고유의 권한을 확보함은 물론 사회의 기능을 향상시킬 수 있는 중요한 사항이다. 그러나 우리나라의 경우 장애인은 오랫동안 이동의 욕구를 충족시키기 위해서 매우 어려운 환경 속에서 지내왔다. 도로 및 건물은 장애인의 이동을 어렵게 하는 시설 구조로 방치되어 왔고, 버스·지하철 등 대중교통수단은 장애인의 승·하차와 이용을 고려하지 않은 채 건설되고 운영되어 왔다. 이렇듯 장애인은 일상생활을 영위하는데 있어 여러 가지 형태의 생활안전의 하나인 이동에 제약받고 있다. 장애인의 생활안전에 치명타가 되고 있는 것이다. 이것은 장애인과 함께 하는 복지 및 편의 시설은 장애인에 대한 기회차원이 아닌 권리 차원에서 평등의 개념으로 생각하지 않고 있기 때문이다.

주제어: 이동권, 접근권, 생활안전

1. 서론

1. 연구의 필요성

장애인 차별이 없는 사회를 만들고자 장애인단체들과 정부가 한 몸이 되어 만든 장애인차별금지법의 시행이 2년이 지나가고 있다.

헌법 제 10조에서는 “모든 국민은 인간으로서 존엄과 가치를 가지며, 행복을 추구할 권리를 가진다.”라고 규정짓고 있으며 또한 헌법 제 11조 제 1항에서는 “모든 국민은 법 앞에 평등하다. 누구든지 성별, 종교 또는 사회적 신분에 의하여 정치적, 경제적, 사회적, 문화적 생활의 모든 영역에 있어서의 차별을 받지 아니한다.” 헌법 제 34조 제 1항에서는 “모든 국민은 인간다운 생활을 할 권리를 가진다.”라고 규정짓고 있다.“ 라고 규정짓고 있는 등 우리나라 법에서는 인간의 존엄성에 대해 특별히 규정짓는 항목을 포함하고 있음을 알 수 있다. 이상의 법 조항에서 나타내고 있듯이 우리나라 사람이면 누구든지 막론하고, 어떠한 차별적인 대우도 받지 않을 권리를 가진다.

이동은 원활한 사회활동을 위한 한 개인의 고유기능이며, 사회는 각 개인의 이동과 이동에 다른 제

반 활동에 의하여 유지된다. 따라서 이동의 권한을 확보하고 증진을 도모하는 것은 개인이 갖는 고유의 권한을 확보함은 물론 사회의 기능을 향상시킬 수 있는 중요한 사항이다. 그러나 우리나라의 경우 장애인들은 오랫동안 이동의 욕구를 충족시키기 위해서 매우 어려운 환경 속에서 지내왔다. 도로 및 건물은 장애인의 이동을 어렵게 하는 시설 구조로 방치되어 왔고, 버스·지하철 등 대중교통수단은 장애인의 승·하차와 이용을 고려하지 않은 채 건설되고 운영되어 왔다. 이렇듯 장애인들은 일상생활을 영위하는데 있어 여러 가지 형태의 생활안전¹⁾(이재은·유현정, 2007: 3)의 하나인 이동에 제약을 받고 있다. 장애인의 생활안전에 치명타가 되고 있는 것이다. 이것은 장애인과 함께 하는 복지 및 편의 시설은 장애인에 대한 기회차원이 아닌 권리 차원에서 평등의 개념으로 생각하지 않고 있기 때문이다.

이동권의 문제는 어떤 의미로 장애인 및 생활안전의 약자들을 위한 복지정책의 바로미터가 될 수 있다. 그 만큼 기본적인 문제이며, 이것의 실천과 확충 없이는 결코 살기 좋은 복지사회로 넘어갈 수 없기 때문이다. 그렇기 때문에 이동권의 문제는 법제정이 결론이 아니고 그것에 대한 실천과 지속적인 보완이 뒤따라야만 한다. 또한 이 범주 안에 속한 교통약자들, 즉 대중교통을 이용하지 못하는 사람들을 위한 더 근본적이고 지속적인 제도적 실체적 보완이 이루어져야 한다.(임태욱, 2005.) 본고에서는 이동권의 위협상황이 들발했을 때 비장애인과 같은 생활환경을 확보하고 생활안전문제에서 치명적인 약점을 가지고 있는 약자인 장애인의 이동권과 관련된 장애인차별금지법과 장애인등의 이동편의 증진법을 고찰하고 그 문제점을 파악한 뒤 이를 토대로 장애인차별금지법이 시행된 그간의 성과를 평가하고 장애인의 생활안전과 관련된 법의 실효적 이행을 위한 과제를 논의하고자 한다.

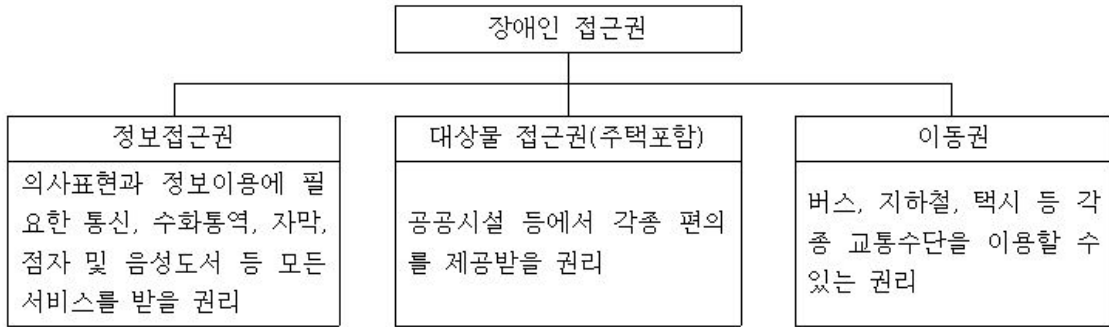
2. 장애인 이동권의 정의

1) 체계적 관점

장애인의 이동권(right of mobility)은 일반적으로 접근권(rights to access)²⁾의 하위 권리로서 이해되고 있으며 물리적 장벽, 특히 교통시설이용 등에서의 제약을 받지 않을 권리로 정의할 수 있다. 이러한 교통시설 이용 등에서의 제약은 주로 대중교통 이용에서 심각하게 드러나고 있다. 대중교통 또는 여객시설은 누구나 이용할 수 있는 공공재로서 모든 사람들이 이용할 수 있는 시설들로 구성되어야 하며, 또한 그 시설의 이용에 있어 어떠한 사람도 차별 받아서는 안 되는 것들이다.

- 1) 국민생활안전 위기는 국가를 구성하는 국민의 일상생활의 안전을 위협하거나 위협할 가능성이 있는 상태를 의미하는 것으로 정의할 수 있다. 이는 국민 생활 영역에서 나타날 수 있는 안전 위협 요소들로 인해 국민의 생명과 재산, 건강에 대해 대규모 피해를 입히거나 입힐 수 있는 상태로 이해할 수 있다. 이재은은 국민생활안전을 위협하는 위기를 국가위기관리의 새로운 영역으로 설정하고 발전시키는데 지대한 공헌을 하였다. 즉 장애인의 생활안전도 이제는 국가위기관리의 시스템으로 정립되어야 한다.
- 2) 접근권이란 장애인이 사회 전 분야에 걸쳐 기회의 균등과 적극적 사회 참여를 목적으로 교육, 노동, 문화생활을 향유할 수 있는 근본적 권리를 말하며, 구체적으로 물리적 장벽을 없애는 것으로의 이동권과 시설이용권, 각종 정보에의 장벽을 없애는 것으로서의 정보통신권(정보접근권) 등 세 가지 권리가 있다.

<그림 1>장애인의 이동권을 접근권적 측면으로 분류하면 접근권에는 물리적 장벽을 없애는 것으로서의 이동권과 주택을 포함한 대상물 접근권, 각종 정보에의 장벽을 없애는 것으로서의 정보접근권 등 세가지로 세분될 수 있다. 이를 간략하게 그림으로 제시하면 다음과 같다.



<그림 1> 장애인 접근권의 개념(장재완, 2002)

2) 기능적 관점

장애인 이동권이란 장애인을 위한 교통, 건축 등 생활환경의 개선 노력뿐만 아니라 장애인을 위한 특별 차량 운행이나 기존의 차량, 교통 시설 등 장애인의 이동의 편리함을 도모하기 위한 제반의 사회적 장치를 말하며 이러한 이동권의 개념을 넓은 의미에서는 휠체어 사용자들을 포함한 모든 사람들에게 적용되는 총체적 접근이라는 의미로 볼 수 있고, 좁은 의미에서는 최소한의 노력과 노동을 들여서 움직임이 불편한 사람들이 건물이나 교통수단을 좀 더 쉽게 이용하도록 시설물을 개선하여 향상시키는 권리라 할 수 있다(박기현, 2003).

장애인에게 이동권 확보는 기본권 이상의 의미를 갖는다. 장애인 복지에서 의료재활, 교육재활, 직업재활 등 재활을 중요시하고 있다. 장애인 재활을 통해 사회에 의존하지 않고 독립적인 구성원으로 살아가게 함으로써 장애인 본인에게는 인간적인 삶을 영위할 수 있도록 해주고, 사회적으로는 장애인 부양에 투입되는 비용을 최소화 할 수 있기 때문에 장애인이 행복한 삶을 영위하기 위해서는 장애가 되는 생활 및 교통 환경 등을 개선하려는 노력이 필수적이고 교통 환경의 정비 및 확보가 이루어질 때 장애인의 진정한 복지혜택이 이루어질 것이며, 사회의 성숙한 한 시민으로서의 권리를 누리고 역할을 다할 수 있다고 볼 수 있을 것이다(홍승진, 2002).

실질적으로 장애인이 시설 안에서 생활할 경우 이동은 그다지 중요하지 않은 문제이다. 그러나 사회통합과 정상화의 이념에서 볼 때 장애인도 지역 사회의 한 일원으로서 배우고, 일하고, 노는 등의 일상생활을 영위할 때, '이동'은 중요한 외출 수단이 된다(김순중, 2004). 따라서 장애인 이동권이란 건축 설계 시 장애인들을 위한 편의시설의 도입뿐만 아니라 장애인을 위한 특별차량 운행이나 기존의 자동차, 버스, 지하철 등의 교통수단과 도로 등의 교통시설에서 장애인의 이동 편리를 도모하는 것이

다(이상인, 2003).

3) 차원적 관점

장애인의 이동권을 미시적 차원에서 살펴보면 최소한의 노력과 노동을 들여서 움직임이 불편한 사람들이 건물이나 교통수단을 좀 더 쉽게 이용할 수 있도록 시설물을 개선하여 향상시킨 권리라고 할 수 있으며, 거시적 차원에서는 휠체어 사용자들을 포함한 모든 사람들에게 적용될 수 있는 권리로서, 장애인을 포함한 모든 사회적 약자가 사회의 모든 분야의 기회 균등과 사회참여를 목적으로 생활하는데 차별받지 않고 평등하게 생활 할 수 있도록 보장하는 인간의 가장 기본적인 권리라고 할 수 있다(박동호, 2006).

4) 권리적 관점

인간이라면 누구나 자유로운 이동을 통해 자신의 욕구를 실현하고 싶어 한다. 그것은 장애인이나 비장애인을 막론하고 모든 사람에게 공통적으로 적용되어야 하는 것이다. 사람들은 자유롭게 이동하면서 원하는 교육을 받는 것은 물론 직업을 선택하고, 경제적 활동을 하게 되는데, 이런 일련의 활동은 누구에게나 기본적으로 보장되어야 하는 것들이다(임태옥, 2005). 그러므로 장애인의 이동권 문제는 근본적으로 인권을 기본으로 다루어져야 할 문제이다. 장애인 이동권은 장애인이 건물시설이나 교통시설과 같은 물리적 제약을 극복하는 것뿐만 아니라 인간으로서 사회적 권리를 보장받기 위한 권리로 이해될 수 있다.

5) 법률적 관점

우리나라의 ‘장애인·노인·임산부등의편의증진보장에관한법률’ 제4조에는 ‘장애인 등은 인간으로서 존엄과 가치 및 행복을 추구할 권리를 보장받기 위하여 장애인등이 아닌 사람들이 이용하는 시설과 설비를 다른 사람의 도움 없이 동등하게 이용하고 장애인 등이 아닌 사람이 접근할 수 있는 정보에 다른 사람의 도움 없이 자유롭게 접근할 수 있는 권리를 가진다.’라고 규정하고 있다. 이러한 규정은 인간으로서 장애인의 존엄과 가치 및 행복을 추구할 권리를 인정하는 것일 뿐 아니라 장애인 접근권이 헌법상의 기본권으로서 이해되어야 함을 시사하고 있다. (최정원, 2002).

장애인차별금지및권리구제등에관한법률(이하 장차법)의 제18조 및 제19조는 기존의 편의증진법에서 규정하지 못했던 시설의 이용과 접근에 있어서의 장애인등이 당한 차별을 금지하도록 하고 있다. 제18조 제1항에서 장애인등의 시설물의 이용·접근에 있어서의 차별을 금지함으로써, 단순히 편의시설의 설치만을 요구했던 편의증진법의 한계에서 벗어나 이용거부나 이용제한과 같은 차별도 금지할 수

있게 된 것이다. 특히 제19조 제5항에서 교통사업자에 대한 교육의 의무가 부여된 것은 매우 큰 의미가 있다³⁾.

<표 1> 장애유형별 이동제약 요인

구 분		이동 제약 요인
지체 장애인	보행불가 (휠체어 장애인)	· 수직이동이 곤란하다. · 노면의 경사가 급한 곳에서는 통행이 위험하다. · 안전확보를 위한 시계가 부족하다. · 지하도 이용 시 수직 승강시설의 의존율이 높다.
	보행가능 (보장구 이용자)	· 수직이동과 경사가 급한 곳에서의 통행이 곤란하다. · 폭이 좁은 도로에서의 통행의 어려움이 있다. · 장시간 이동과 혼잡지역에서의 통행이 곤란하다.
시각 장애인	전맹 장애인	· 목적지까지 경로 확인이 곤란하다. · 통행로 사이의 돌출물과 충돌한 위험이 높다. · 이동상의위험장소에서 인지가 곤란하다. · 보도의 단차 및 평탄성이 통행에 영향을 줄 수 있다.
	약시 장애인	· 각종 안내판의 크기 및 명도에 영향이 크다. · 도로의 평탄성이 통행에 영향을 준다.
청각·언어 장애인		· 정보부족 : 운행취소, 지체 등의 정보를 입수하지 못하거나 입수가 늦다. · 커뮤니케이션의 불능 : 역무원이나 주위 사람들과의 대화가 안되거나 알아듣기 어렵다. · 교신의 곤란 : 공중전화 또는 각종 음성정보의 인식이 곤란하다.

자료: 최용진(2005)

<표 1> 장애인 이동권이란 단지 교통시설에서의 물리적 제약을 극복하는 것 뿐만이 아니라 사회적 인간이 누릴 수 있는 권리를 보장하기 위한 권리로까지 이해 될 수 있다. 즉 시혜적 측면이 아니라 권리적 측면에서 바라보아야 한다. 편의시설의 부족 또는 부실한 관리는 장애인에게 있어서 인간다운 삶을 포기케 하는 인권침해라고 말할 수 있는 것이다.

장애인에게 있어서 제일 큰 장애는 자신이 입고 있는 장애가 아니라 사회적 장애이다. 사회적 장애 중에 사회적 편견과 차별도 문제이지만 장애인의 자유로운 이동과 정보 생활의 접근을 가로막고 불편하게 하는 사회적 장애도 큰 문제이다.

<표 2>에는 교통약자의 이동권보장을 위한 국내의 관련법체계에 대하여 살펴본 것인데 한국, 미국, 영국, 일본등을 살펴봄으로써 우리가 가야할 방향을 볼 수 있는 계기가 된다. 특이점은 우리나라를 제외한 3국은 교통의 Barrier-Free화를 제창함으로써 장애인의 교통문화를 혁신하고 있다.

3) 사단법인 장애우권익문제연구소 부산지소, 장애인 인권 교육(2008).

<표 2> 교통약자의 이동권 보장을 위한 국내외 관련법체계

구분	한국	미국	영국	일본
기본 이념	이동제약의 문제는 교통의 문제로 지방자치단체를 중심으로 교통사업자 등과 협의, 인간 중심 교통체계 전환	이동제약의 문제는 교통의 문제로, 지방자치체가 중심이 되어, 교통사업자, 도로관리자 등과 협의하면서 대중교통서비스의 Barrier-Free화 의무가 생김	이동제약의 문제는 교통의 문제로, 교통사업자가 비용 대효과·인권을 고려하면서 대책을 마련함	이동제약의 문제는 교통의 문제로, 지방자치체가 중심이 되어 교통사업자, 도로관리자 등과 협의하며 대중교통서비스의 Barrier-Free화 의무가 생김
구체적 대응책	교통수단, 여객시설 및 도로의 편의시설을 확충 보행환경 개선으로 이동제약자의 사회참여와 교통복지 증진	ADA에 따라 모든 장애인에게 대중교통기관이 대응하고, 그것을 이용하지 못하는 사람을 위해 PTS로 대응함	보행가능한 장애인에게는 대중교통기관의 개선, 휠체어 사용자에게는 STS와 택시로 대응함	모든 장애인의 대중교통기관에서의 대응을 목표로 함. STS의 대응은 늦어짐
1920-1949				1929 구호법 1947 아동복지법
1950-1970		1964 도시대중교통법 1965 노인복지법 1968 건축장벽철폐법	1968 운수법 제정	1960 정신박약자복지법 1963 노인복지법 1964 모자복지법
1970-1990	1981 심신장애자복지법 1985 건축법시행령 6조2항 1986 시행령55조2항 1988 시행규칙25조 1989 장애자복지증진대책	1973 재활법 1979 재활법의 운수성 규칙제정	1977 미니버스법 1981 공공여객교통법에 따라 자원봉사 STS 운행 시의 면허완화·이용료징수허가 등 법률적 베이스 규정 1985 중간모드의 정비	
1991-현재	1990 장애인복지법 1993 장애인복지제도 개선방안 1995 장애인편의시설 및 설비의 설치기준에 관한 규칙 1997 장애인·노인·임산부등의 편의증진에 관한법률 2005 교통약자의 이동편의증진법	1986 재활법의 운수성 규칙 재개정 1990 미국장애인법(ADA) 2000 계속적으로, ADA에 기초한 대중교통의 Barrier-Free화, Para-Transit의 보급에 노력하고 있음	1995 DDA에 따른 대중교통(택시 포함)의 Barrier-Free화를 의무화함 2000 런던의 모든 택시의 휠체어 대응화 2002 영국의 모든 택시의 휠체어 대응화	1993 장애인기본법 2000 교통 Barrier-Free법 2001 모델디자인의 개정, [이동원활화가이드라인]의 책정

자료: 이신혜(2005)에서 재구성

II. 장애인 생활안전 실태

국민생활의 위기는 국가를 구성하는 국민의 일상생활의 안전을 위협하거나 위협할 가능성이 있는 상태를 의미한다. 국민생활의 안전보장은 국가의 중요한 책무 중 하나로서, 정부의 대부분의 규제는

정도의 차이는 있으나 국민생활 안전 보장과 관련이 있다. 예를 들면, 일반 성인에게는 위협으로 인지되지 않는 요인이 아동이나 노인, 장애인, 저소득층 같은 취약소비자에게는 심각한 위협을 초래할 수도 있다. 신체적 기능이 완전하지 못하거나 경제적 능력이 떨어지는 취약소비자의 경우 안전사고에 노출될 빈도가 높으며 안전사고를 경험할 경우 이에 대한 대처능력이 일반성인보다 현저히 떨어져 취약소비자의 생활 안전에 대한 위해관리는 일반 성인과 동일한 기준에서 다루어져서는 안 된다. 다시 말해, 국민생활안전관리는 계층별 특성에 따라 위해의 수용기준이 달라질 수 있으므로 계층별 안전관리 체계가 분리되어 적용되어야 한다(유현정 외, 2007: 22-25).

최근 우리나라도 장애인의 수가 증가하는 추세에 있으므로 교통약자의 이동권 증진을 위한 체계적인 연구와 개선이 절실히 필요한 시점이다. 2006년에 ‘장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률’이 제정되고, 2007년에 ‘장애인차별금지및권리구제등에관한법률’이 제정되어 교통약자의 편의를 위한 제도들이 추가되거나 정비되어 이동권 보장을 위한 법적 근거가 마련되었지만 아직 장애인 등 교통약자들이 느끼는 불편함을 해소하기에는 매우 부족한 실정이다. <표 3>에 제시된 바와 같이 2009년을 기준으로 우리나라 교통약자의 인구구성 비율이 총인구 대비 24.26%를 차지하고 교통약자 내에서 장애인이 차지하는 비율이 2.08%로 나타남으로써 장애인들을 배려한 교통 환경의 개선이 절실하다.

<표 3> 교통약자의 비율 (2007)

(단위: 천명)

구분	계	장애인 ⁴⁾	고령자	임산부 ⁵⁾	어린이	영·유아를 동반한 자
인구	11,955	1,379	4,810	470	2,991	2,305
총인구 대비	24.26%	2.80%	9.76%	0.95%	6.07%	4.86%
교통약자 대비	100%	11.54%	40.24%	3.93%	25.02%	19.28%

자료: 장애인 - 보건복지부, 등록장애인수, 2007/ 고령자 - 통계청, 장애인구추계결과 65세 이상/ 임산부 - 통계청, 장애인구추계결과, 출생아수/어린이 - 통계청, 장애인구추계결과, 5-9세/ 영 유아를 동반한 자 - 통계청, 장애인구추계결과, 0-4세

1. 장애인 실태조사⁶⁾

- 4) 교통약자인구의 중복산정을 피하기 위해 장애인 중 65세 이상 고령자 제외.
- 5) 출생인구에서 쌍태아 이상의 출생인구를 고려하여 추정.
- 6) 장애인 실태조사란는 장애인실태조사를 통하여 우리 나라장애인구와 장애인의 생활실태 및 복지욕구를 파악하고 장·단기 장애인복지정책 수립 및 시행을 위한 기초자료를 제공함을 목적으로 장애인의 가구조사, 장애 판별조사 및 장애인의 장애특성, 경제상태, 취업 및 직업재활, 복지욕구 등의 개별조사와 사회복지시설 거주자의 성별, 연령, 장애유형 등을 조사하는 것이다. 2008년 장애인 실태조사는 「장애인복지법」 제31조 및 「장애인복지시행령」 제18조에 근거하여 우리나라 장애인복지정책의 대상이 되는 장애인들의 생활실태 및 복지서비스 욕구 등을 파악함으로써 장·단기 장애인복지정책 수립 및 시행을 위한 기초 자료를 생산하는 것임. 이를 위해 장애인복지법에서는 매 3년마다 장애인실태조사를 실시하도록 규정하고 있으며, 이번2008년 장애인 실태조사

<표 4> 집밖 활동 시 불편 정도

(단위: %, 명)

구분	지체 장애	뇌병변 장애	시각 장애	청각 장애	언어 장애	지적 장애	자폐성 장애	정신 장애	신장 장애	심장 장애	호흡기 장애	간 장애	안면 장애	장루·요루 장애	간질 장애	전체
매우 불편하다	10.8	35.4	10.9	7.0	8.3	19.2	36.7	13.6	11.5	12.4	22.0	6.4	13.0	11.5	15.1	13.3
약간 불편하다	21.8	32.6	24.6	13.3	25.7	30.0	36.2	24.9	21.4	25.0	25.9	19.6	34.1	24.9	16.8	22.9
보통이다	25.2	18.6	22.4	26.4	23.6	17.0	7.7	17.4	26.5	26.9	29.2	22.3	8.9	24.2	16.7	23.6
거의 불편하지 않다	27.2	10.8	27.6	35.0	25.1	25.0	12.5	26.7	27.4	24.4	18.0	28.5	21.3	30.4	40.3	26.4
전혀 불편하지 않다	15.0	2.6	14.5	18.2	17.3	8.7	7.0	17.4	13.2	11.3	4.9	23.2	22.7	9.0	11.1	13.7
계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
전국추정수	1,104,845	164,398	217,006	203,563	18,562	130,854	12,874	67,483	48,682	14,591	13,983	6,409	2,096	10,993	10,790	2,027,129

출처: 보건복지부(2008)

<표 4>에 따르면 사회 및 여가활동 분야에서 전 장애영역에 걸쳐서 장애인의 36.2%가 집밖 활동 시 불편함을 느끼고 있는 것으로 나타났다. 사회참여에 불편을 느낀다면 사회통합은 요원하다.

<표 5> 집밖 활동 시 불편 이유

(단위: %, 명)

구분	지체 장애	뇌병변 장애	시각 장애	청각 장애	언어 장애	지적 장애	자폐성 장애	정신 장애	신장 장애	심장 장애	호흡기 장애	간 장애	안면 장애	장루·요루 장애	간질 장애	전체
장애인관련 편의 시설부족	65.7	39.4	35.8	36.4	49.4	2.7	1.8	4.6	52.2	52.4	64.5	44.5	1.9	65.1	22.9	47.5
외출시 동반자가 없어서	20.2	51.8	53.9	47.0	33.7	75.3	71.7	64.8	45.8	43.0	29.1	52.2	2.1	14.0	47.8	38.2
주위 사람들의 시선때문에	13.7	8.4	10.2	14.0	16.3	21.4	26.0	30.7	0.4	4.4	5.2	2.2	93.7	20.3	28.7	13.7
기타	0.5	0.4	0.1	2.7	0.6	0.6	0.5	0.0	1.6	0.3	1.2	1.1	2.2	0.6	0.6	0.6
계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
전국추정수	360,146	111,689	77,116	41,507	6,319	64,419	9,373	25,979	16,024	5,461	6,691	1,664	987	3,997	3,445	734,817

출처: 보건복지부(2008)

<표 5>장애인의 집밖 활동 시 불편한 이유는 ‘장애인 편의시설이 부족해서’가 47.5%로 가장 높게 나타났다. 특히 지체장애인은 65.7%에 달하고 있어 많은 장애인들이 집밖 활동을 원하고 있지만, 생활 안전에 필수적인 편의시설의 열악성과 이동권 및 접근권의 부재로 그렇지 못하고 있는 실정이다.

는 일곱 번째에 해당됨.

<표 6> 주요 장애인보조기구 필요 및 소지 현황

(단위: %, 명)

구분		2005년	2008년
필요	전동휠체어	3.2(31,010)	7.7(103,711)
	전동스쿠터	2.7(26,165)	6.4(85,897)
소지	전동휠체어	0.9(11,831)	3.2(43,772)
	전동스쿠터	0.8(10,686)	2.8(37,597)

출처: 보건복지부(2008)

<표 6>2005년부터 건강보험(의료급여)의 급여 품목에 포함된 전동휠체어와 전동스쿠터의 필요 및 소지율은 각각 7.7%, 6.4%, 3.2%, 3.0%로서 2005년 조사와 비교 시 타 품목이 거의 비슷한 수준의 필요 및 소지율을 보이는데 반해 이들 품목은 높은 증가율을 나타낸다.

<표 7> 주요 장애인보조기구 필요 및 소지 현황

(단위: %, 명)

구분	지체 장애	뇌병변 장애	시각 장애	청각 장애	언어 장애	지적 장애	자폐성 장애	정신 장애	신장 장애	심장 장애	호흡기 장애	간 장애	안면 장애	장루·요루 장애	간질 장애	전체
적합한 장애인보조기구가 없어서	8.5	16.9	17.0	19.6	17.8	36.0	33.3	0.0	4.1	12.7	4.4	21.8	0.0	6.0	11.8	12.9
별 효과가 없어서	0.4	5.6	6.1	5.2	6.8	1.5	15.6	5.3	0.0	6.1	1.3	0.0	0.0	9.5	0.0	2.7
사용이 불편	5.5	4.9	0.3	8.1	8.5	0.0	0.0	0.0	2.8	0.0	5.0	0.0	0.0	5.8	0.0	4.9
미관상 흉해서	6.6	3.5	2.8	2.1	4.9	5.0	0.0	16.9	15.8	0.0	2.5	0.0	39.1	2.4	0.0	5.0
구입비용 때문에	57.0	45.4	45.8	49.7	45.8	6.4	51.1	31.7	58.8	52.8	77.4	64.9	45.7	70.5	67.6	51.6
구입처를 몰라서	3.5	10.2	14.0	8.5	12.5	12.0	0.0	0.0	8.6	6.1	2.1	3.7	0.0	2.7	0.0	6.8
구입할 시간이 없어서	2.1	2.9	4.8	1.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.1	0.0	0.0	15.2	0.0	0.0	2.4
기타	16.5	10.6	9.2	5.7	3.8	39.2	0.0	46.1	9.9	19.1	7.4	9.6	0.0	3.2	20.6	13.6
계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
전국추정수	193,268	67,209	45,263	46,169	1,413	8,263	90	1,761	3,066	1,693	3,733	271	46	1,554	204	374,003

출처: 보건복지부(2008)

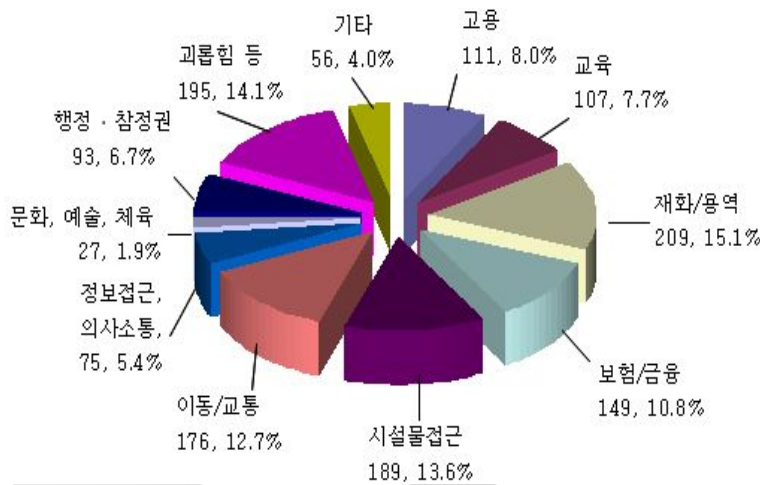
<표 7>장애인보조기구가 필요한데 구입하지 않는 장애인의 51.6%는 ‘구입비용 때문에’라고 응답하여 경제적 어려움이 여전히 가장 큰 요인으로 나타났고, 적합한 장애인보조기구가 없어서가 12.9%이고 구입처를 몰라서가 6.8%, 사용이 불편하다가 그 뒤를 이었다.

<표 8> 장애영역별 진정사건 접수 현황 (2008~09)

(단위: 접수 → 건, 비율 → %)

구분	합계	고용	교육	재화·용역의 제공 및 이용						사법 행정 참정권	괴롭 힘 등	기타
				재화 용역	보험 금융	시설 물 접근	이동 교통	정보 접근 의사 소통	문화 예술 체육			
비율	100	8.0	7.7	15.1	10.8	13.6	12.7	5.4	1.9	6.7	14.1	4.0
접수	1387	111	107	209	149	189	176	75	27	93	195	56

자료: 국가인권위원회(2010)



<그림 2> 장애영역별 사건 접수 현황

<표 8> 장애영역별 진정사건 접수 현황'을 보면, 인권위 자료를 보면, 장애인차별금지법 시행 전인 2001년 11월부터 2008년 4월까지 차별 관련 진정 가운데 장애차별은 14%(630건)로 연평균 90건에 그쳤지만, 2008년 4월11일 법 시행 이후에는 전체 2778건 가운데 1390건(50%)일 장애를 이유로 한 진정이었다. 연평균 발생 건수가 695건으로 시행 전과 견줘 6.7배가량 증가한 셈이다. 이는 2008년 4월까지 법 시행전 14%수준이던 장애사건의 비중이 높아진 것이고 과거에 법적인 보호나 처벌에 대한 기대감이 약했던 장애인들의 진정이 크게 늘어난 것으로 보인다.

차별 영역별로 살펴보면, 신용카드 발급과 금융서비스 등 재화·용역의 이용과 관련된 진정이 209건(15%)으로 가장 많았고, 괴롭힘 195건(14%), 시설물 접근권 189건(13.6%) 등이 뒤를 이었다. 장애 유형별로는, 지체장애인은 시설물 접근 등 사회활동에 제약을 받는 차별(24%)이 가장 많았고, 지적·발달장애인은 괴롭힘(20%)이 상대적으로 많았다.

인권위는 “괴롭힘 등의 장애차별은 법 시행 전후를 비교하면 월평균 0.2건에서 12건으로 60배 가까이 늘었다”며 “사적 영역에서 장애인에 대한 차별 및 편견이 방치돼 왔음을 알 수 있다”고 말했다.7)

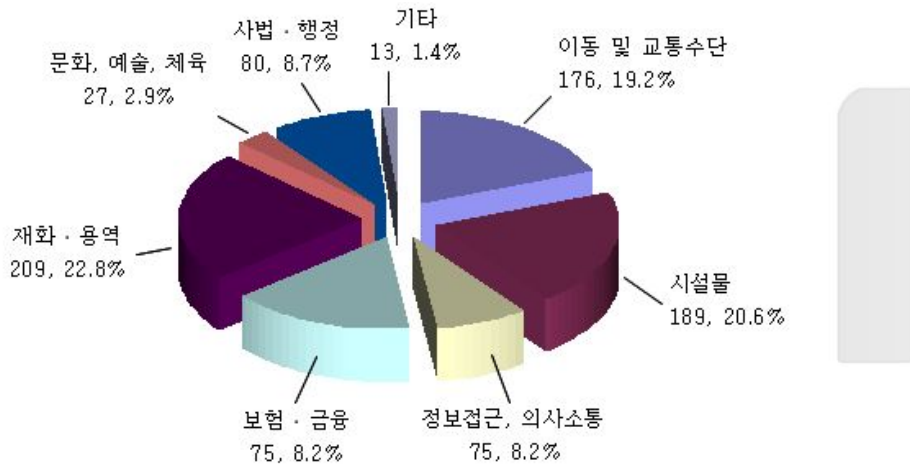
또한 2008~2009년도에 접수된 진정사건 중 이동권에 관련된 진정사건(시설물 접근, 이동교통)은 전체의 26.3%를 차지하고 있다. 이 두 가지 항목은 전체 10개의 항목 중 3, 4번째로 많은 빈도를 보이는 항목으로 장애인차별금지법이 시행된 이후에도 충분히 개선되고 있지 않음을 보여주고 있다.

<표 9> 2008~09년 재화·용역의 제공 및 이용과 사법·행정 등에서의 진정사건 유형

(단위: 건수 → 건, 비율 → %)

구분	합계	재화·용역						사법 행정	기타
		이동 및 교통 수단	시설물	정보 접근 의사 소통	보험· 금융	재화· 용역	문화 예술 체육		
합계	918	176	189	75	149	209	27	80	13
비율	100	19.2	20.6	8.2	16.2	22.8	2.9	8.7	1.4

자료: 국가인권위원회(2010)⁸⁾,



<그림 3> 2008~09년 재화·용역의 제공 및 이용과 사법·행정 등에서의 진정사건 유형

<표 9>, <그림 3> 등 재화·용역의 제공 및 이용 영역과 사법행정 등의 영역에서는 일반적인 재화·용역의 제공 및 이용을 제외한다면, 시설물 이용과 이동 및 교통수단에 관한 진정이 가장 많이 제기되었다. 이는 이동권 및 접근권에 관한 내용으로 전체의 39.8%를 차지하고 있다. 앞으로도 도시권 내에서 점자블록을 설치하거나, 지하철 내 엘리베이터 설치 등 계속하여 장애인의 이동권 확보를 위

7) 한겨레신문 2010 4월 9일 12면

8) 인권위는 인권정책, 차별행위, 인권침해 등 3개 항목으로 구분해 인권 보호 및 향상을 위해 필요한 경우 관계 기관에 권고 형식으로 의견을 표명한다. 법적 구속력은 없지만 권고를 받은 해당 기관의 장은 인권위 권고를 존중하고 이행하려고 노력해야 한다고 인권위법은 규정하고 있다.

해 장애계 및 정부가 같이 노력해야할 과제로 남아있음을 보여주고 있다.

<표 10> 법 시행 이후 장애영역별 차별 진정사건 월평균 증가율

(단위: 건)

합계	2001. 11. 25. ~ 2008. 04. 10.	장차법 시행 이후			합계	장차법 시행 이후 진정사건 증가율 (월평균)
		2008. 04. 11. ~ 2008. 12. 31.	2009. 01. 01. ~ 2009. 12. 31.			
합계	전체건수	630	645	745	1390	8.0배
	월평균	8.3	71.7	62.0	66.2	
고용	전체건수	158	46	65	111	2.5배
	월평균	2.1	5.1	5.4	5.3	
교육	전체건수	126	58	49	107	3.0배
	월평균	1.7	6.4	4.0	5.1	
재화·용역 행정·사법 ·참정	전체건수	331	460	461	921	10.0배
	월평균	4.4	51.1	38.4	43.9	
기타 (괴롭힘 등)	전체건수	15	81	170	251	60.0배
	월평균	0.2	9.0	14.1	12.0	

자료: 국가인권위원회(2010)

<표 10> 법 시행 이후 장애영역별 차별 진정사건 월평균 증가율을 보면, 재화·용역, 행정·사법·참정 등 장애인의 이동권에 관련된 항목의 진정사건 증가율이 10배에 달하는 것으로 나타나고 있다. 이는 사적인 영역인 괴롭힘 등의 항목을 제외한 공적 영역에서는 가장 크게 증가한 항목이다. 결과적으로 장애인의 이동권에 대한 문제 해결이 시급함을 알 수 있다.

<표 11> 2009년 대전광역시 콜택시 목적별 이용 현황

(단위: 건)

구분	누계	병원치료	출퇴근	모임	기타
건수	33,117	19,112	5,389	1,738	6,878
비율	100	57.7%	16.3%	5.2%	20.8%

자료: 대전시각장애인협회

대전광역시의 콜택시 이용현황을 살펴보면 2009년 한 해 총 33,117건, 49,676명이 이용하였다. 이 중 <표 11>과 같이 병원에 가기 위해 이용한 건수가 총 19,112건으로 전체의 57.7%를 차지하고, 생존에 필요한 직업을 위해 이용한 건수가 총 5,389건으로 전체의 16.3%를 차지한다. 결과적으로 생존을 위해 이용한 횟수가 총 24,501건, 전체의 78%를 차지하는 것이다. 이는 이동권이 장애인의 생존을 위해 가장 필요한 권리임을 단적으로 보여준다.

III. 결론 및 논의

생활안전문제의 하나인 장애인 이동권 정책의 제안점

생활안전문제 중의 하나인 이동권은 장애인의 사회참여와 사회통합에 막대한 영향을 줄 수 있다. 장애인의 삶의 질 향상을 위해 장애인의 자립생활과 관련된 사회참여에 이동권 정책의 확대가 요구된다.

첫째, 장애인 및 노약자를 위한 편의시설의 개선에 앞서서 사회적 인식의 변화가 필요하다. 즉, 물리적 환경의 설치에 앞서서 장벽이 없도록 의도된 설계는 장애인뿐만 아니라 사회 모든 구성원들에게도 좋다는 사회적 환경의 변화가 우선되어야 한다는 인식의 변화가 있어야 한다.

둘째, 장애인 이동권의 법·제도의 개선이 되어야 한다. 대중교통 개선방안으로 일반대중교통수단의 편의시설이 확대되어야 한다. 버스·지하철 등에 휠체어 장애인의 이용이 용이하도록 저상버스 및 리프트 버스의 공급이 대도시뿐만 아니라 지방까지 확대되어야 하며, 일반 택시들은 점진적으로 휠체어사용자가 탈 수 있는 택시로 교체토록 하며 대형택시들을 중심으로 간이형 경사로를 장착 또는 비치하게 해야 한다. 장애인을 위한 특별 수송서비스로 기존의 장애인콜택시 운영을 확대하고, 장애인심부름센터의 운행대수 및 서비스 방법을 개선하며, 복지시설을 중심으로 한 무료셔틀버스의 노선망 및 운행빈도를 확대하여야 한다. ‘교통약자의 편의 증진법’이 시행되었지만, 이 법을 시행하는 지침 및 기준이 정립되어야 하고, 행정·재정적 지원과 재원이 확보되어야 한다. 현재 이동편의증진법 제3조(이동권)에서는 모든 교통수단에 대한 동등한 이용을 보장하고 있고, 장애인차별금지법 역시 제19조에서 교통수단의 이용과 접근에 있어서 차별을 받아서는 안된다고 되어 있다. 따라서 휠체어 사용자가 택시를 이용할 수 없는 것은 이동편의증진법 제3조와 장애인차별금지법 제19조에 위반되는 일이다. 따라서 이동편의증진법 제2조(정의)에서 택시를 누락시킨 것은 택시 이용에 있어서의 차별을 조장한 셈이다. 서구에서는 이미 휠체어 사용자가 이용할 수 있는 택시가 상용화되어 있다. 택시회사들은 소유한 택시 가운데 일부를 휠체어 탑승이 가능한 택시로 운행하고 있다. 우리나라도 이미 대형택시 제도가 도입되어 차량에 있어서는 크게 문제가 되지 않는다. 장애인콜택시로 사용되는 차량들을 대형택시에 일부 도입하면 될 것이다.

셋째, 도로 및 교통시설에 있어서 연계시스템이 되어야 한다. 무장애(barrier free) 교통환경을 조성하기 위하여 도로 건설, 지하철 건설, 아파트 단지 건설 등 대규모 사업 시에 교통영향평가제도 등을 이용하여 휠체어 사용자의 연속적이 보행동선이 확보되도록 점검하는 제도를 도입하여야 한다. 개별 건축물에 각종 편의시설이 갖추어진다 하더라도, 이를 연결해줄 수 있는 이동에 장애가 많다면 건축물의 편의시설은 효과가 반감되므로, 교통시설 및 이동공간의 편의시설의 확충이 필요하다. 장애인차별금지법 제18조의 정당한 편의제공을 편의증진법 인용하도록 함에 따른 편의증진법 개정은 정당한

편의의 범위를 받아들이는 조건으로 개정되어야 한다.

넷째, 주요 건축물 내에 편의시설이 설치되어야 한다. 생활공간의 구현을 위해서는 공공시설 및 대중이용시설 뿐 아니라 일상생활을 영위하는 주택 및 은행, 슈퍼마켓 등 주로 이용하는 근린생활시설에 대한 편의시설이 확보되어야 한다. 근린생활시설의 편의시설 설치를 촉진하기 위해서는 신규 건축물의 경우에는 이를 의무화하고, 기존 건축물에 편의시설을 설치하는 경우 건축비 용자, 무료 설계 등의 기술지원, 조세감면 등의 혜택을 주어야 할 것이다. 장애인차별금지법 제4조제2항에 의하면, “정당한 편의라 함은 장애인이 장애가 없는 사람과 동등하게 같은 활동에 참여할 수 있도록 장애인의 성별, 장애의 유형 및 정도, 특성 등을 고려한 편의시설, 설비, 도구, 서비스 등 인적·물적 제반 수단과 조치를 말한다.”고 정의되어 있다. 장애인차별금지법에서의 정당한 편의는 장애인의 권리적 시각에서 해석하여 받아들인 것이다. 정당한 편의에는 편의시설은 물론 설비, 도구, 서비스와 조치까지 포함이 된다.

다섯째, 중증장애인 활동보조서비스가 확대 시행되어야 할 것이다. 기존 연구 결과에 따르면 외출 시 보호자를 필요로 하는 장애인의 삶의 질이 현저히 낮은 것으로 나타났기 때문에 활동보조서비스를 확대 시행함으로써 외출 도우미를 필요로 하는 장애인에게 적절한 서비스가 제공되어야 할 것이다.

지금까지 살펴본 사례에서 드러나듯 아직까지 우리사회는 장애를 가진 상황자체가 일상적인 참여의 배워 배기회의 박탈로 이어지기도 하고, 능력 없음, 기대 안함, 무가치함으로 인식되기도 한다. 이러한 차별의 원인은 대개 사람들의 편견에서 발생한다. 이는 여론조사 결과 장애인과 비장애인 모두 ‘장애 차별 발생원인’으로 ‘편견’을 첫 번째로 지목하고 이를 해결하기 위한 과제로서 ‘사회인식개선’이 1위를 차지한 데서도 확인된다. 결론적으로 장애인에 대한 편견에 근거한 이러한 차별들을 극복하기 위해서는 무엇보다 다름과 차이에 대한 긍정과 존중이 필요하다. 또한 법률적 제재조치의 필요성이 대두된다. 단지 처벌에 목적을 두자는 차별의아니다. 악의적이고, 심각한 양상을 불러일으키는 경우들의 편에 한해서는 국회에서 통과된 [장애인차별금지 및 권리구제지키관한 법률철폐되기도명시한 권리구제수단으로 제재조치를 가하고, 그렇게 함으로써 장애인의 권리보장과 함께 점차 이러한 장애인 편견에감소시키는 주요한 기제로 작용할 것이다. 이런 맥락에서 아래와 같은 과제를 제시한다.

첫째, 모든 사회 구성원들이 인권의식을 키우기 위한, 의무화된 교육, 정기적인 캠페인, 장애인차별 금지법등의 다양한 홍보전략이 필요하다.

장애에 대한 차별은 비단 장애뿐 아니라 우리사회가 다름을 인정하지 않고 차별의 논리가 일반화된 사회풍토에서 기인한다. 우리나라에서는 정책적으로 장애인을 어떻게 이해하고 받아들여야하는 지 가르침과 경험이 없다. 어디서든 쉽게 장애인을 접해보지 못한다. 쉬쉬하고 숨기는 것만이 능사다. 편향된 인식을 갖지 않도록 정규교육과정에 특정과목을 만들어 법으로 만드는 것이 시급하다. 따라서 우선 모든 공무원들부터 인권교육을 했으면 한다. 상담내용을 보면 상대적으로 공무원들을 많이 접하게 되는 장애인들이 공무원들에게서 느끼는 무시와 불친절, 언어 및 심리적인 폭력, 합리적인 배려 거부 등이 문제의 발단으로 나타나기 때문이다.

둘째, 기존 법들의 보완, 정책의 변화가 필요하다.

사람이 살아가는 전 과정에서 차별은 다양한 형태로 나타난다. 그러나 현재 우리 사회는 그러한 차별을 규제할 수 있는 법들이 미비하다. 기존 법이 담고 있는 차별금지조항은 명시적인 성격이 강하며, 실제 처벌규정이 없어 형식적인 선언에 불과한 실정이다. 차별금지법 시행령 제정과 기존 법들의 보완은 우리사회의 당장의 과제인 것이다. 또한 장애인정책의 변화도 필요하다. 장애인복지 예산⁹⁾중 66%이상이 시설에 대한 지원예산으로 책정되어 있음을 생각할 때 장애인정책의 현황은 아직도 후진적인 시설중심에 머물러 있다. 물론 예산규모가 턱없이 모자라는 것은 두말할 것도 없지만, 예산집행에 있어서부터 이제는 보호와 훈련중심의 예산집행이 아닌 지역사회 안에서의 통합된 생활을 지원하고 인권을 보호하는 방향으로 변화해야 할 것이다.

셋째, 차별을 막고 인권을 보호하기 위해서는 적절한 구제기구가 필요하다.

현재, 장애인들이 인권침해를 당하고 차별을 당했을 때 갈수 있는 국가기관이 어디일까? 동사무소? 혹은 보건복지부? 혹은 최근에 만들어진 국가인권위원회일까? 아님, 법률적으로 해결하기 위해 법률구조공단일까? 이 중에서 장애차별에 대한 문제를 제대로 풀어준 곳은 한군데도 없었다. 국가인권위원회 조차 시정권고이상의 활동을 기대하기 힘든 상황이며, 그것도 구조조정으로 인한 인원감축으로 인원 대폭 감축되어서 많은 내용의 진정건수를 적은 인원으로 소화하고 있는 실정이다. 기존의 행정기구들은 주어진 일을 하기도 급급하며, 기본적으로 차별과 인권에 대한 정체성을 갖고 있지 못하다. 이렇듯 장애인에 대한 차별과 인권침해가 계속 벌어지고 있는 현실에서 마땅한 공적 구제기구가 없다는 것은 시급한 현실을 방관하는 것이다. 따라서 기본적으로 실효성 있는 구제기구는 장애인의 인권을 보호하고 차별을 막는데 필수적이다. 따라서 현재 전 장애영역을 상대로 전 지역에 퍼져있는 장애인 전화¹⁰⁾ 및 장애인단체 등에서 보다 적극적인 인권상담과 인권확보활동이 이루어질 수 있도록 지원을 대폭 확대해야 한다.

넷째, 무엇보다도 당사자의 적극적인 활동이 필요하다.

9) 한겨레신문 2010 4월20일 10면: 우리나라의 국내총생산(GDP) 대비 장애 관련 예산 비율이 경제협력개발기구(OECD) 가입국 중에서 밑바닥 수준인 것으로 나타났다. 노동부와 한국장애인고용촉진공단은 19일 2005년도 한국의 장애 관련 예산은 국내총생산의 0.1%라고 밝혔다. 이는 경제협력개발기구 30개 가입국 가운데 자료비교가 가능한 23개 나라의 평균 1.2%에 비하면 매우 낮은 수준이다. 한국보다 비중이 낮은 나라는 멕시코(0%)가 유일했다. 장애 예산 비중은 주로 유럽 국가들이 높았다. 노르웨이가 2.6%로 1위를 차지했으며 그 다음은 스웨덴(2.5%), 네덜란드(2.4%), 스위스(2.1%) 등의 순이었다. 헝가리가 0.2%로 한국보다 비중이 조금 높았고, 일본은 0.3%였다. 특히 한국은 1990년 0.1%에서 15년 동안 계속 같은 수준을 유지하고 있는 것으로 나타났다. 우리나라는 장애연금 수급비율에서도 1.5%로 바닥권이었다. 2007년 경제협력개발기구 평균은 5.8%로 한국의 4배 수준에 이르렀다. 멕시코(0.7%)를 빼고 한국보다 낮은 나라는 없었다. 헝가리가 12.1%로 가장 윗자리에 올랐다. 역시 스웨덴(10.8%), 노르웨이(10.3%), 핀란드(8.5%), 네덜란드(8.3%) 등 유럽 국가들이 선두권을 형성했다. 일본은 2.0%였으며 이탈리아(3.2%), 뉴질랜드(3.8%) 등이 상대적으로 낮은 비율을 보였다. 노동부는 “우리나라의 장애인에 대한 복지 및 정부 예산 비중은 경제협력개발기구 국가와 비교했을 때 매우 낮은 수준”이라며 “장애인에 대한 복지예산 증액 및 수혜율 증가에 노력을 기울여야 한다”고 지적했다.

10) 장애인인권침해상담전화 (☎ 1577-5364) 장애인인권침해예방센터(장애우권익문제연구소 전국 10개지소)에서 운영되고 있으며 보건복지부에서 사업을 받아서 운영하고 있다.

‘권리위에 잠자는 자의 권리는 법이 보호해 주지 않는다’고 했다. 앞서 이야기한 것들이 아무리 이상적으로 잘 이루어진다해도 당사자가 느끼고 당사자가 문제제기하고 당사자가 문제해결을 위해 활동하지 않는 이상 누구도 함께 할 수 없다.

참고문헌

- 김순중. 2004. 중증지체장애인 이동권 확보방안. 제주대행정대학원 석사학위논문.
- 장애우권익문제연구소. 2002. 장애인 차별실태 자료분석을 통한 인권의식 개선방안에 관한 연구. 국가인권위원회.
- 국가인권위원회. 2010. 장애인차별금지법 시행 2년 그 성과 및 평가.
- 국민권익위원회. 2010. 보도자료.
- 두오균. 2009. 장애인 인권과 재난관리. ISCEM-2009. 1-20.
- 대전시각장애인협회. 2009. 장애인 콜택시 자료.
- 박옥순. 2002. 장애인 인권지표 개발 연구.
- 박동호. 2006. 이동권이 지체장애인의 삶의 질에 미치는 영향에 관한 연구. 경희대학교 행정대학원 석사학위논문.
- 한국보건사회연구원. 2005. 2005년도, 2008년도 장애인복지실태조사. 보건복지부.
- 장애우권익문제연구소. 2002., 장애차별금지법 제정을 위한 공청회.
- 장애우권익문제연구소. 2002. 일상에서 인권 찾기.
- 장애우권익문제연구소. 2003., 스물세 번째 ‘장애인의 날’을 맞는 우리의 입장.
- 장애우권익문제연구소·TNS. 2003. 장애인 인권 침해에 관한 장애인 여론조사.
- 장애우권익문제연구소 부산지소. 2008. 장애인 인권 교육.
- 장재완. 2002. 장애인 이동권에 관한 연구, 대전지역 장애인 이동시설 설치 실태를 중심으로. 한남대학교 지역개발대학원 석사학위논문.
- 이재은·유현정. 2007. 국가위기관리의 새로운 영역 설정과 추진 전략. 한국위기관리논집. 3(2): 1-18.
- 이신혜 외(역). 2005. 누구라도 알 수 있는 교통의 Barrier-Free. 서울시정개발연구원.
- 이상인. 2003. 장애인의 이동권 확보방안. 대구경북개발연구원.
- 임태욱. 2005. 장애인 이동권 보장을 위한 정책연구. 숙명여자대학교 정책대학원 석사학위논문.
- 유현정·이재은·류상일. 2007. 취약소비자 생활안전 위해관리. 국가위기관리연구. 1: 20-40.
- 최정원. 2002. 장애인 이동권 보장을 위한 정책개선연구. 중앙대 사회개발대학원.
- 최용진. 2005. 장애인 이동권에 관한 연구. 한남대 대학원 석사학위논문.
- 한겨레 신문. 2010 4월 9일 12면, 4월 20일 10면

홍승진. 2002. 장애인 이동권 보장을 위한 교통수단에 관한 연구. 대구카톨릭대학교 사회복지대학원 석사학위논문.

<http://www.kscia.org/>

<http://www.kostat.go.kr/>

杜午埈 충북대학교 행정학과 박사과정수료하였고 현재는 사)대전장애우권익문제연구소 소장으로 장애인을 섬기고 있다. 주요관심분야는 장애인의 인권, 생활안전, 자립생활, 위기관리 및 복지정책 등이다 (okd1959@hanmail.net).

투 고 일: 2010년 8월 23일

수 정 일: 2010년 8월 31일

게재확정일: 2010년 9월 4일

K C I