

『인권연구』 8(2): 61-97.

Journal of Human Rights Studies 8(2): 61-97.

DOI: <http://www.doi.or.kr/10.22976/JHRS.2025.8.2.61>

[일반논문]

휠체어를 이용하는 장애인은 왜 외출하지 못하는가:

서울 거주자 506명의 저상버스·지하철 이용 경험을 중심으로*

황 윤 하** · 문 영 민*** · 최 하 니**** · 김 승 섭*****

한글초록

본 연구는 휠체어 이용 장애인의 외출 경험과 저상버스·지하철 이용 경험을 파악하고, 이를 바탕으로 대중교통 환경 개선의 함의를 제시하는 데 목적을 둔다. 이를 위해 온라인 설문조사를 진행하여 서울에 거주 중인 휠체어를 이용하는 지체 및 뇌병변장애인 506명의 데이터를 수집하고 분석하였다. 분석 결과, 휠체어 이용 장애인이 외출하지 못하는 주요 이유로 교통 불편, 편의시설 부족, 타인의 시선 등 사회적·환경적 요인이 지적되었다. 또한, 최근 대중교통 이용 경험이 있는 집단과 없는 집단이 저상버스·지하철 이용에서 예상하는 어려움이 다르게 나타나, 대중교통 환경의 문제점을 파악하고 개선 방안을 도출할 때 두 집단의 응답을 구분해야 할 필요성이 드러났다. 대중교통 이용에서 예상되는 구체적인 어려움으로는 교통시설의 열악한 물리적 접근성에 더해 장애를 향한 차별적인 시선이 있음이 확인되었으며, 이에 따라 장애인 이동권을 증진하기 위해 사회적 차원의 인식 전환이 이루어져야 함이 제시되었다.

주제어: 장애인 이동권, 저상버스, 지하철, 대중교통 접근성

* 본 연구는 모두를 위한 과학기술 발전을 돕는 재단법인 브라이언임팩트의 지원을 받았습니다.

** 제1저자: 서울대학교 보건대학원 환경보건학과 박사과정

*** 제2저자: 중앙대학교 사회복지학부 조교수

**** 제3저자: 서울대학교 보건대학원 환경보건학과 박사과정

***** 교신저자: 서울대학교 보건대학원 환경보건학과 부교수

목 차

- I. 서론
- II. 선행연구 검토
- III. 연구방법
- IV. 연구결과
- V. 논의 및 결론

I. 서론

인간의 활동에 있어, 이동은 한 장소에서 공간적으로 분리된 다른 장소로 움직인다는 물리적 의미를 담고 있을 뿐만 아니라 사회적 의미를 내포한다. 특히나 과거에 비해 이동 빈도가 증가하고 거리는 확장되며 목적은 다양화되는 등 고이동성을 전제로 하는 현대사회에서, 이동의 과정은 인간이 사회적 관계를 맺고 활동에 참여할 때 큰 영향을 미친다(노시학, 2014; 존 어리, 2022). 그러므로 이동은 개인이 삶을 영위하고 확장하기 위한 필수 자원으로 기능하며, 이동의 제약을 경험하는 개인은 공간적으로 고립될 뿐만 아니라 정치, 경제, 문화적 측면에서 배제될 가능성이 높아진다(윤신희·노시학, 2015). 이러한 맥락에서 이동은 인간의 교육, 취업, 사회적 서비스 접근과 같이 삶의 질을 증진하고, 삶의 의미를 추구할 수 있는 일상적인 활동 수행과 직결된 필수 권리임을 알 수 있다.

더욱이 이동은 장애인이 사회 활동에 참여하고 타인과 관계를 형성하는 등 고립되지 않고 살아가기 위해 매우 중요한 역할을 한다. Bascom & Christensen(2017)은 미국 전역 420명의 장애인이 참여한 온라인 설문조사를 분석하여 교통접근성이 낮은 장애인의 사회 참여가 제한된다는 점을 드러내었다. 특히 대부분의 연구 참여자가 차량을 소유하지 못하거나 장애로 인해 운전하지 못하는 상황임에도, 대중교통이나 특수교통수단은 예약과 대기 시스템이 복잡하고, 운행

경로가 비효율적이어서 자유로운 이동을 하기에 한계가 있었다. 이로 인해 많은 연구 참여자들이 차량을 가진 가족에 이동을 크게 의존해야 했으며, 가족 이외에 사회적 연결망을 형성하는 데에 어려움을 경험하는 것으로 나타났다. 또한 이유신·김한성(2019)의 연구에서는 서울과 수도권 거주 장애인 347명에게 설문조사를 진행하여 장애인의 이동성이 사회적 배제 경험에 미치는 영향을 실증적으로 분석하였다. 연구 결과에 의하면, 외출 빈도가 잦을수록, 외출이 덜 불편할수록 사회적 배제 경험이 유의미하게 낮은 것으로 나타났다. 또한 이동면적이 넓을수록 사회적 배제 경험이 낮은 것으로 나타나, 더 다양한 장소에 접근하고 여러 활동에 참여할수록 사회적 배제의 위험이 낮아지는 것으로 확인되었다.

한국에서는 2000년대 초반부터 장애인의 이동권 보장을 위한 목소리가 대두되었으며, 특히 휠체어를 이용하는 장애인의 대중교통 접근성 개선을 위한 움직임이 이어져 왔다. 특히 2001년 4호선 오이도역에서 장애인 부부가 휠체어 리프트를 이용하다가 추락해 한 명이 사망하고 한 명이 중상을 입은 사건에서 촉발되어 장애인 이동권을 향한 사회적 논의가 시작되었다(고춘완, 2005). 이후 “장애인 이동권 쟁취를 위한 연대회의”가 출범하여 “장애인과 함께 지하철을 탑시다”와 “장애인도 버스를 탑시다”와 같은 구호와 함께 대중교통 탑승, 점거 시위를 조직하였다(김형수, 2001; 이가연, 2021). 또한 장애인 이동권 보장을 위한 입법 공청회 및 토론회를 개최하는 등 관련 법률 입법 추진에 주요한 역할을 하였다(연운정, 2004). 이를 통해 장애인의 이동권이 단순히 이동할 자유를 침해하지 않는 자유권적 성격을 넘어, 국가에서 사회 기반 시설과 제도를 요구할 수 있는 사회권적 기본권의 성격이 있음에 대한 공적 논의가 지속되었다(장성수, 2024).

이러한 맥락에서 장애인의 이동권 보장을 위해 국가적 차원에서의 교통수단 접근성 개선을 위한 제도가 마련되어 왔다. 2005년에는 ‘교통약자의 이동편의증진법’이 제정되어 장애인을 포함한 고령자, 임

산부, 영유아 등의 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 교통수단, 여객시설 및 도로에 이동편의 시설을 확충하고 보행환경을 개선하여야 할 근거와 기준이 제시되었다. 또한 2007년 ‘장애인 차별 금지 및 권리구제 등에 관한 법률’이 제정되며 장애인이 비장애인과 동등하게 이동하고 교통수단을 이용할 수 있도록 교통접근성 및 정당한 편의제공을 보장해야 할 국가의 법적인 의무가 명시되었다(팽은지 외, 2025). 이뿐만 아니라, 한국에서 2008년 비준하여 국내 법과 동일한 효력을 가진 유엔장애인권리협약에서도 장애인이 자국 내에서, 혹은 외국으로 이동할 수 있는 권리에 관한 내용을 담고 있으며, 국가에 장애인의 독립적인 이동성을 보장하기 위한 조치를 취해야 할 의무가 있음을 명시하고 있다(United Nations, 2006).

법적인 근거가 갖추어짐에 따라 그간 국내에 휠체어를 이용하는 장애인이 탑승할 수 있는 대중교통 수단이 보급되기 시작했으며, 편의시설이 설치되어 왔다. 특히 계단을 최소화하고 차체를 낮춘 저상버스의 도입과 지하철 역사 내 엘리베이터 설치 등 대중교통수단의 물리적 접근성을 크게 개선하였다. 서울특별시 사람중심교통소식에 따르면, 2024년 기준 전체 서울시 시내버스 중 저상버스의 비율이 73.2%에 달한다. 또한 지하철은 2024년 기준 1개 역을 제외한 전 역에 엘리베이터가 설치되어 99.7%의 설치율을 보였으며, 역사 외부에서 승강장까지 다른 사람의 도움 없이 엘리베이터로 이동할 수 있는 동선을 의미하는 ‘1역사 1동선’ 또한 96.1%의 역에 확보되었다. 2023년 전국 기준 시내버스 중 저상버스 보급률이 38.9%에 불과하고, 수도권 및 부산, 대구, 대전, 광주, 울산 등 일부 도시를 제외한 대부분의 지역에 지하철이 설치되어 있지 않다는 점을 고려할 때, 상대적으로 서울 시내에서는 휠체어 이용 장애인이 대중교통에 접근하여 이동할 수 있는 물리적 환경이 갖추어진 것으로 보인다(국토교통부, 2023).

그러나 이처럼 오랜 기간 대중교통 접근성을 개선하는 법·제도가 갖추어지고 인프라 확충이 이루어졌음에도, 여전히 휠체어 이용 장

애인은 자유롭게 대중교통을 이용하지 못하고 있으며, 그에 대한 다양한 원인이 논의되어 왔다. 먼저 저상버스는 배차간격으로 인해 대기시간이 길며, 버스정류장에 접근할 수 없거나, 휠체어 리프트의 고장으로 인해 탑승이 불가능한 경우가 많다는 점이 확인되었다(김광백·전지혜, 2024). 지하철 또한 휠체어 이용 장애인이 이용하기에 엘리베이터 위치에 따라 이동 효율성이 떨어지고, 역사 내부가 복잡할수록 이동시간이 길어진다는 점이 확인되었다(강채은 외, 2025). 장애인을 향한 차별적인 시선과 행동도 장애인이 대중교통에 접근하지 못하도록 하는 한 요인으로 드러났다(안종욱·신동빈, 2018; 공마리아·문영임·김지혜, 2022). 이에 대한 문제의식으로 2021년 전국장애인차별철폐연대에서 장애인 권리예산 보장, 저상버스 확대, 지하철 엘리베이터 설치, 탈시설 보장 등 장애인 이동권과 권리 확대를 요구하며 지하철 탑승 시위가 시작되었으나 예산 확보, 실효성 있는 제도 및 법안 마련 문제가 해결되지 않은 채 2025년까지 시위가 이어지고 있다(장성수, 2024; 이예슬·류인하, 2025).

그럼에도 한국에서 휠체어를 이용하는 지체 및 뇌병변장애인의 대중교통 이용 경험에 관하여 충분한 연구가 이루어지지 못하였다. 현재 교통약자 이동편의증진법 제25조에 의해, 교통약자의 이동실태, 이동편의시설의 설치 및 관리 현황 등이 매년 조사되어 발표되고 있다(국토교통부, 2023). 그러나 공급자 중심적인 입장에서 대중교통 수단 보급률이나 편의시설 설치율에 관해 조사가 이루어지는 것에 비해, 장애인 당사자가 실제 대중교통을 이용하며 겪는 구체적인 경험에 대해서는 제한적인 연구가 진행되어 왔다. 따라서 본 연구는 조사 설계 단계에서부터 장애인 당사자의 의견을 반영하여 장애인의 실질적인 대중교통 이용 경험을 파악하고자 설문조사를 기획하고 진행하였다. 이를 바탕으로 본 연구는 대중교통 접근성이 상대적으로 가장 잘 갖추어져 있는 서울을 중심으로, 휠체어를 이용하는 지체 및 뇌병변장애인 506명을 조사하였다. 연구 목적은 차량 보급률, 시설 설치율과 같은 물리적 지표를 넘어 장애인의 실질적인 대중교통 이용

경험과 어려움을 파악하고, 교통환경 개선을 위한 함의를 도출하는 데에 있다.

II. 선행연구 검토

이동권은 장애인이 일상생활을 영위하고 삶의 질을 증진하기 위한 기본적 권리이다(장성수, 2024). 대중교통은 장애인으로 하여금 교육, 경제활동, 문화 여가 생활 등 사회적 고립과 배제를 해소하고 지역사회에 참여하기 위한 기본적인 활동에 접근하도록 핵심적인 역할을 하는 만큼, 이동권 촉진에 필수 요인이라 볼 수 있다(고관우·황경수, 2014; 공마리아·문영임·김지혜, 2022). 이러한 맥락에서 양정빈·최운영(2022)은 장애인 당사자가 생각하는 이동권의 의미를 조사하고 이동권을 침해하는 환경적 요인을 탐색하여 정책적 변화를 도출하고자 연구를 수행하였다. 이를 위해 지체장애인, 시각장애인, 청각장애인, 지적장애인을 포함하여 충청남도에 거주하는 17명의 장애인을 대상으로 인터뷰를 진행하였다. 연구 참여자들은 이동권을 살아가는 데 당연히 주어져야 하는 생존권으로 인식하고 있었으며, 보행환경이나 대중교통 체계의 문제점이 이동권을 저해하고 있음을 지적하였다. 이에 더해, 운전기사의 태도 등 장애를 향한 사회적 인식 부족으로 인해 어려움을 경험하고 있는 것으로 드러났다. 또한 공마리아·문영임·김지혜(2022)의 연구에서는 기본권으로서 장애인의 이동권을 조명하여, 이동권 보장을 위한 정책 개선방안을 제시하기 위해 이동권 관련 법령 및 정책을 검토하였다. 이에 따라 저상버스와 특별교통수단의 물리적 접근성을 확대하고 교통수단 이용 환경을 개선하는 방안이 제시되었으며, 사회적 인식 개선과 장애인 당사자의 정책 참여가 주요 과제임이 강조되었다. 결론적으로, 실효성 있는 정책 개선을 위해 기술·제도·사회적 영역의 전방위적인 노력이 필요하다는 점이 언급되었다.

장애인의 대중교통 이용 현황을 파악하기 위해 이루어진 연구는

다음과 같다. Bezyak & Sabella(2017)는 미국에서 대중교통을 이용하는 장애인 4,161명에게 온라인 설문조사를 진행하여, 장애인이 대중교통을 이용할 때 경험하는 다양한 장벽을 조사하였다. 설문 결과에 의하면, 응답자의 48%가량이 대중교통이 목적지 이동, 시간, 편의성의 측면에서 자신의 욕구를 충족하지 못한다고 응답하였다. 정류장 접근성의 열악함, 차량 탑승을 위한 시설의 미비함, 차량 내부의 공간 부족 등 물리적 환경 문제가 보고되었으며, 운전기사의 장애에 대한 이해 부족, 차별적인 태도와 같은 사회적 인식의 문제도 지적되었다. 또한 Remillard et al.(2022)의 연구에서는, 미국 내 이동 장애(mobility disabilities)를 가진 고령자 60명을 심층 인터뷰하여 이들이 대중교통 이용에서 경험하는 어려움을 드러냈다. 연구참여자들은 버스 및 지하철에 휠체어 공간, 리프트 등 편의시설이 설치되어 있지 않거나 설치되어 있더라도 비실용적이라는 점을 지적하였다. 또한 운전자 및 승객의 부정적인 시선으로 인해 심리적 어려움을 겪는다는 점이 확인되었다.

한국에서도 장애인의 대중교통 이용 현황에 관한 조사가 이루어지고 있다. 2023년 교통약자 이동편의시설 실태조사에서는 교통수단, 여객시설, 보행환경을 대상으로 이동편의시설 설치 및 관리현황을 조사하였다. 조사 결과에 의하면, 서울 시내의 저상버스와 지하철에서 휠체어 이용자에게 필요한 교통약자용 좌석, 휠체어 승강설비, 엘리베이터 등 설치 및 관리 기준을 만족한 비율이 90% 이상으로 높게 나타났다. 그러나 이용자 만족도가 공개되었던 2022년 교통약자 이동편의 실태조사에 의하면, 교통약자 중 장애인(지체, 시각, 청각)의 시내버스 만족도는 56.5점, 도시철도 만족도는 59.4점이었다. 그 중에서도 지체장애인의 만족도는 더욱 낮아, 시내버스 만족도는 50.4점, 도시철도 만족도는 56.6점으로 조사되었는데, 이는 비교통약자의 69.8점, 77.3점에 비교했을 때 크게 낮은 점수이다.

이처럼 ‘교통약자의 이동편의증진법’ 제정 이후 20년간 제도적 기반이 갖추어지고 교통 인프라가 설치되었음에도 장애인의 대중교통

만족도는 여전히 높지 않은 것으로 나타났다. 이에 장애인 당사자의 대중교통 이용 경험과 문제점을 파악하고, 이를 바탕으로 개선사항을 제언하기 위한 선행연구가 진행되어 왔다. 지하철 이용과 관련하여서는 1호선 화성 병점역을 대상으로 장애인(시각, 청각, 지체)과 비장애인 간의 지하철 이동시설 경험을 비교한 김태호·손상호·박재진(2009)의 연구가 있다. 연구 결과에 의하면, 장애인 참여자가 개선이 필요하다고 가장 높게 응답한 항목은 ‘안내시설’이었다. 또한 장애인 참여자들이 비장애인보다 보행 접근로, 안내 방송 및 표지판, 경보 및 피난시설, 장애인 화장실 등에서 개선이 필요하다고 더 높게 응답하여, 이에 대한 시설개선이 필요한 것으로 나타났다.

다음으로 저상버스를 포함하여 시내버스 이용 경험을 조사한 선행연구는 다음과 같다. 김인순 외 4인(2012)의 연구에서는 장애인, 노인, 임산부 등의 교통약자를 포함한 시내버스 이용자를 대상으로 버스 이용 경험을 파악하기 위해 설문조사를 진행하였다. 장애인 집단에는 지체장애인, 시각장애인, 청각장애인, 뇌병변장애인, 기타장애인(지적, 안면, 신장장애 등)이 참여하였다. 저상버스와 관련한 불편사항으로는 ‘운행대수가 충분하지 않아 대기시간이 길어서’, ‘시설물 혹은 다른 승객들로 인해 탑승하기 어려움’에 가장 많은 참여자가 응답하였다. 그중에서도 휠체어 이용 장애인은 ‘운전자에게 탑승 및 하차의사 전달이 어려워서’, ‘일반버스에 비해 좌석수가 적고, 휠체어 공간에 설치된 좌석이 불편해서’ 등에 높은 응답률을 보여 운전기사의 불친절한 태도나 버스 내의 편의시설의 열악함으로 인해 어려움을 경험하는 것으로 확인되었다.

조영길·정세영(2014)은 부산 지역에 거주하는 중증 지체장애인을 대상으로 저상버스 이용 실태 및 운행에 대한 이용자의 요구를 분석하기 위해 참여자 101명을 대상으로 설문조사를 진행하였으며, 이를 통해 중증 지체 및 뇌병변장애인의 저상버스 이용 특성 및 문제점, 만족도를 조사하고 개선점을 도출하였다. 연구 결과에 의하면 저상버스 이용 빈도는 가장 낮은 빈도를 나타내는 주 1회 이용한다는 응

답이 가장 많았다. 또한 주로 이용하는 교통수단으로 장애인콜택시와 지하철에 비해 저상버스를 선택한 응답자의 비율은 낮았다. 저상버스 이용과 관련해서 리프트 탑승이 불편하다는 응답이 가장 많았으며, 버스 노선과 운행시간, 버스 정류장 주변 환경 미정비, 저상버스 운행정보 시스템, 시민의 공동체 의식 부족 등의 문제 역시 지적되었다.

김광백·전지혜(2024)는 인천광역시에서 장애인의 저상버스 이용 실태를 조사하고 정책 함의를 제시하였다. 이를 위해 휠체어 이용 장애인 4인이 인천광역시에서 운행 중인 102대의 버스를 대상으로 모니터링을 진행하였으며, 모니터링 결과를 분석하고 조사자의 모니터링 경험을 인터뷰하는 혼합연구방법을 활용하였다. 연구 결과, 조사한 버스 차량 중 19.6%에 탑승할 수 없었으며, 버스정류장 22.5%의 접근성이 열악하였고, 24.5%의 버스에서 리프트가 작동하지 않았으며, 28.2%의 버스기사가 불친절하였다. 또한 하차 장소에서의 불편함이 다수 보고되었다. 이에 따라 연구자들은 휠체어 이용 장애인의 이동권을 보장하기 위해 장애인을 향한 차별을 근절하고, 승·하차장의 유니버설 디자인 설계, 저상버스 매뉴얼 보급 등이 필요함을 제시하였다.

선행연구에서 확인할 수 있듯 교통수단 및 교통시설의 물리적 접근성 기준 만족률은 높아지고 있음에도 휠체어 이용 장애인의 대중교통 이용의 어려움이 계속 지적되고 있는 상황에서 수치상으로 확인할 수 없는 당사자의 세부적인 경험을 파악할 필요가 있다. 이에 본 연구는 서울에 거주하는 휠체어 이용 장애인 506명을 대상으로 한 데이터를 분석하여 저상버스와 지하철에 관한 당사자의 의견 및 경험을 직접 조사한 양적 데이터를 구축하고, 휠체어 이용 장애인의 대중교통 접근성을 낮추는 요인이 무엇인지를 확인하고자 한다.

III. 연구방법

1. 분석 자료

본 연구는 서울에 거주하며 휠체어를 이용하는 지체 및 뇌병변장애인을 대상으로 2024년 11월 26일부터 12월 31일까지 진행된 설문조사 자료를 사용하였다. 선행 연구를 바탕으로 설문지 초안을 개발하였고, 휠체어를 이용하는 지체 및 뇌병변장애인 8인 및 장애연구 관련 전문가 3인의 파일럿 조사를 거쳤다. 이를 통해 다음과 같은 사안을 검토하고 수정하였다. 먼저 노트북, 데스크탑, 스마트폰 등 다양한 온라인 기기 환경에서 휠체어 이용 장애인이 설문조사에 접근하고 응답하기 용이하지 파악하였다. 또한 대중교통 이용 시 예상하는 구체적인 어려움을 수렴하고 문항을 수정하였다. 예를 들어 자문을 통해 휠체어 이용 장애인이 버스정류장의 바닥이 고르지 않아 접근하기 어렵던 경험, 기다리던 엘리베이터에 사람이 차 있어 이용할 수 없었던 경험을 자주 겪는다는 점을 파악하고 관련 문항을 추가하였다. 그 외에 동의서, 질문, 응답 문항 등에서 설문 참여자가 이해하기 어렵거나 적절하지 않은 표현이 있는지 파악하고 수정하였다. 이러한 과정을 거쳐 최종 설문지에 인구학적 정보, 사회경제적 지위, 장애 특성, 교통 이용 관련 경험 등의 항목을 포함하였다.

본 연구는 온라인으로 진행되었으며, 지체 및 뇌병변 장애 유관기관들에 홍보 및 협조를 구하여 참여자 모집 공고를 게시하고 연구참여자를 모집하는 방식으로 편의 추출을 통해 진행되었다. 온라인 설문조사 첫 페이지에 게시한 연구참여동의서에 동의한 경우에만 설문에 참여할 수 있도록 하였다. 본 연구는 2024년 서울대학교 연구윤리심의위원회의 승인을 받았다[IRB No. 2408/003-007].

2. 분석 대상

본 연구의 참여 대상은 전국의 만 19세 이상 65세 미만, 주 이동수단으로 휠체어를 이용하는 장애인복지법상 지체 및 뇌병변 등록장애인이며, 이 중 서울에 거주하는 참여자로 분석을 제한하였다. 지역을 서울로 한정 한 이유는 다음과 같다. 설문조사에 전국의 지체 및 뇌병변장애인이 참여하였으나, 대중교통인 저상버스와 지하철의 운영 현황이 지역마다 크게 달라 지역 범주를 제한할 필요가 있었다. 서울은 휠체어 이용 장애인 인구가 가장 많을 것으로 예상되는 동시에 지하철 노선을 다수 보유하고 있고, 저상버스 보급률이 높아 다른 지역에 비해 대중교통 접근성이 원활할 것으로 기대되는 지역이다. 이에 대중교통 보급률이 높은 지역에서 휠체어 이용 장애인이 경험하는 어려움을 조사하여 물리적인 시설 보급 이면에 장애인의 이동권을 저해하는 요인이 무엇인지 확인하고자 하였으며, 조사 결과를 통해 공급자 중심적인 수치를 넘어 장애인 당사자의 실제 대중교통 이용에 관한 구체적인 정보를 수집하고자 하였다. 또한 연구 결과를 통해 서울 이외 타지역에서 향후 대중교통 보급률을 높일 때, 장애인의 실질적인 대중교통 이용을 도모하기 위해 고려해야 할 지점이 무엇인지를 드러내고자 하였다.

조사 모집 개시 후 설문조사에 응답한 참여자는 1,498명이다. 이 중 설문의 학술적 이용에 동의하지 않았거나, 연구 참여 대상 요건을 만족하지 않아 중도 탈락한 인원 317명을 제외하였다. 최종 1,181명의 참여자 중 서울 거주자인 총 506명의 휠체어 이용 지체 및 뇌병변장애인을 연구집단으로 선정하였다.

3. 분석 방법

본 연구는 휠체어를 이용하는 지체 및 뇌병변장애인의 버스 및 지하철 대중교통 이용 경험을 검토하고자 주요변수로 외출 관련 정보,

저상버스 이용 경험 관련 정보, 지하철 이용 관련 정보를 조사하였다. 본 연구는 표본의 인구사회학적 특성 및 장애특성, 주요 변수의 분포를 파악하기 위해 빈도분석을 실시하였으며, 분석에 활용한 통계 프로그램은 STATA/SE 18.0이다. 주요 조사 항목은 다음의 표와 같다.

<표 1> 주요 변수 조사 항목

주요 변수	조사 항목
외출 관련 정보	지난 1개월 동안 외출 빈도
	외출하지 않은 이유*
버스 이용 경험 관련 정보	평생 저상버스 이용 경험 여부
	지난 6개월 동안 저상버스 이용 경험 여부
	저상버스를 이용해야 할 때 예상되는 어려움*
지하철 이용 경험 관련 정보	지난 1개월 동안 지하철 이용 경험 여부
	지하철을 이용해야 할 때 예상되는 어려움*
	지난 1년 동안 지하철 엘리베이터를 이용했을 때 경험한 어려움*
	지난 1년 동안 지하철 엘리베이터 미작동으로 인해 휠체어로 역간 이동 경험 여부

* 중복응답 선택 가능

외출 관련 정보에서는 ‘지난 1개월 동안 외출 빈도’와 ‘외출하지 않은 이유’를 조사하였다. ‘외출하지 않은 이유’는 외출 빈도와 무관하게 전체 참여자를 대상으로 질문하였으며, 중복응답을 허용하여 두 개 이상의 이유가 있는 경우에 모두 응답할 수 있도록 하였다.

버스 이용 경험 관련 정보로는 ‘평생 저상버스 이용 경험 여부’와, ‘지난 6개월 동안 저상버스 이용 경험 여부’, ‘저상버스를 이용해야 할 때 예상되는 어려움’을 조사하였다. 예상되는 어려움의 경우, 저상버스를 자주 이용하지 않거나 혹은 한 번도 이용한 적 없더라도 응답할 수 있도록 “만약 내일 반드시 저상버스를 이용해야 한다면” 예상되는 어려움이 무엇인지를 질문하였다.

마지막으로, 지하철 이용 경험 관련 정보로 ‘지난 1개월 동안 지하철 이용 경험 여부’, ‘지하철을 이용해야 할 때 예상되는 어려움’, ‘지난 1년 동안 지하철 엘리베이터를 이용했을 때 경험한 어려움’, ‘지난 1년 동안 지하철 엘리베이터 미작동으로 인해 휠체어로 역간 이동을 경험했는지 여부’를 조사하였다. 과일릿 조사에서 휠체어 이용 장애인의 지하철의 이용 빈도가 저상버스보다 높다는 참여자 인터뷰 내용을 참고하여 지하철 이용 기간을 저상버스보다 짧은 1개월로 설정하였다. 지하철 이용 시 예상되는 어려움을 조사하기 위해 저상버스와 마찬가지로 내일 반드시 지하철을 이용해야 하는 상황을 가정하고 질문하였다.

IV. 연구결과

1. 인구사회학적 특성 및 장애 특성

휠체어를 이용하는 지체 및 뇌병변장애인 506명의 인구사회학적 분포를 <표 2>에 제시하였다. 참여자의 성별은 여성 50.4%, 남성 49.6%로 여성이 근소하게 많았다. 연령대는 30대 38.7%, 20대 30.4%, 40대 19.4%, 50대 8.9%, 60대 1.4%, 10대 1.2% 순이었으며, 혼인상태는 83.6%가 미혼, 15.0%가 기혼, 1.4%가 이혼/사별/별거로 미혼이 압도적으로 많았다. 참여자의 최종학력은 고등학교 졸업 51.4%, 대학교 졸업 36.6%, 대학원 재학 이상 4.0%, 초등학교 졸업 3.6%, 중학교 졸업 3.2%, 무학 1.2% 순의 분포를 보였다.

가구 내 월평균 소득은 600만 원-700만 원 미만 14.6%, 300만 원-400만 원 미만 14.0%, 500만 원-600만 원 미만 14.0%, 100만 원-200만 원 미만 11.5%, 700만 원-800만 원 미만 10.9%, 400만 원-500만 원 미만 9.9%, 100만 원 미만 9.7%, 800만 원 이상 9.5%, 200만 원-300만 원 미만이 5.9% 순이었다. 기초생활수급 가구는 15.4%였으며, 차상위계층은 4.0%였다.

<표 2> 서울 거주 휠체어 이용 장애인의 인구사회학적 특성

(N=506)

	구분	N	%
성별	여성	255	50.4
	남성	251	49.6
연령	10대	6	1.2
	20대	154	30.4
	30대	196	38.7
	40대	98	19.4
	50대	45	8.9
	60대	7	1.4
혼인상태	기혼	76	15.0
	이혼/사별/별거	7	1.4
	미혼	423	83.6
최종학력	무학	6	1.2
	초등학교 졸업	19	3.6
	중학교 졸업	16	3.2
	고등학교 졸업	260	51.4
	대학교 졸업	185	36.6
	대학원 재학 이상	20	4.0
가구 내 월평균 소득	100만 원 미만	49	9.7
	100만 원-200만 원 미만	58	11.5
	200만 원-300만 원 미만	30	5.9
	300만 원-400만 원 미만	71	14.0
	400만 원-500만 원 미만	50	9.9
	500만 원-600만 원 미만	71	14.0
	600만 원-700만 원 미만	74	14.6
	700만 원-800만 원 미만	55	10.9
기초생활보장 수급가구 혹은 차상위계층 여부	800만 원 이상	48	9.5
	기초생활보장 수급가구	78	15.4
	차상위계층	20	4.0
	해당 없음	408	80.6

참여자의 장애 특성은 <표 3>과 같다. 먼저 장애유형으로 지체장애 71.2%, 뇌병변장애 25.3%, 지체 및 뇌병변 중복장애 3.6%였으며,

장애 정도는 심한 장애(중증)가 68.6%, 심하지 않은 장애(경증)가 31.4%의 분포를 보였다. 지체 및 뇌병변장애 외 중복장애 유무는 중복장애 있음이 10.1%, 중복장애 없음이 89.9%였으며, 언어장애 진단과 상관없이 말하기의 어려움을 경험하는 참여자가 26.7%, 경험하지 않는 참여자가 73.3%였다. 일상생활에서 타인의 도움이 필요한 정도는 ‘일부 남의 도움이 필요하다’ 36.2%, ‘대부분의 일상생활을 남의 도움 없이 혼자 할 수 있다’ 29.3%, ‘대부분 남의 도움이 필요하다’ 18.6%, ‘거의 모든 일에 남의 도움이 필요하다’ 9.5%, ‘모든 일상생활을 혼자서 할 수 있다’ 6.5% 순으로 분포하였다. 주로 사용하는 휠체어 종류는 전동휠체어가 67.8%로 가장 많았으며, 수/전동휠체어가 15.8%, 수동휠체어는 13.2%, 전동스쿠터는 3.2% 순서로 분포를 보였다. 휠체어 없이 보행 가능한지 여부에서는 보조기구나 사람의 도움을 받고 보행 가능한 참여자가 54.9%, 보행 불가능한 참여자가 37.6%, 보조기구나 사람의 도움을 받지 않고 보행 가능한 참여자가 7.5%였다.

<표 3> 서울 거주 휠체어 이용 장애인의 장애 특성

(N=506)

구분		N	%
장애유형	지체장애	360	71.2
	뇌병변장애	128	25.3
	지체, 뇌병변 중복장애	18	3.6
장애정도	심한 장애(중증)	347	68.6
	심하지 않은 장애(경증)	159	31.4
중복장애 유무 (지체 및 뇌병변 장애 외)	중복장애 있음	51	10.1
	중복장애 없음	453	89.9
말하기의 어려움 여부(언어장애 진단과 상관 없이)	있음	135	26.7
	없음	371	73.3

	구분	N	%
일상생활에서 타인의 도움이 필요한 정도	모든 일상생활을 혼자서 할 수 있다	33	6.5
	대부분의 일상생활을 남의 도움 없이 혼자 할 수 있다	148	29.3
	일부 남의 도움이 필요하다	183	36.2
	대부분 남의 도움이 필요하다	94	18.6
	거의 모든 일에 남의 도움이 필요하다	48	9.5
주로 사용하는 휠체어 종류	전동휠체어	343	67.8
	수동휠체어	67	13.2
	수/전동휠체어	80	15.8
	전동스쿠터	16	3.2
휠체어 없이 보행 가능 여부	보조기구나 사람의 도움 받지 않고 보행 가능	38	7.5
	보조기구나 사람의 도움 받고 보행 가능	278	54.9
	보행 불가능	190	37.6

2. 외출 관련 정보

연구참여자들에게 지난 1개월 동안 외출 빈도를 질문했을 때, 주 3-5회 외출한다는 응답자가 전체의 37.9%로 가장 많았다. 그다음으로는 주 1-2회 외출 24.7%, 거의 외출하지 않음 24.3%, 주 6-7회 외출 13.0% 순의 분포를 보였다.

<표 4> 서울 거주 휠체어 이용 장애인의 외출 빈도 (지난 1개월)
(N=506)

구분	N	%
주 6-7회	66	13.0
주 3-5회	192	37.9
주 1-2회	125	24.7
거의 외출하지 않음	123	24.3

외출 빈도와 관계 없이 전체 응답자에게 지난 1개월 동안 외출하지 못하는 이유를 질문했을 때 충분히 자유롭게 외출하고 있다고 응답한 참여자는 전체의 39.1%였다. 외출하지 않은 이유 중에서는 ‘교통이 불편해서’ 23.7%, ‘사람들의 시선이 불편해서’ 22.7%, ‘대중교통, 주차장, 화장실 등 장애인 편의시설이 불편해서’ 20.6%와 같이 외부 환경 및 사회적 요인과 관련한 항목의 응답률이 높았다. 이에 비해, ‘외출하고 싶지 않아서’ 14.6%, ‘장애 때문에 몸이 불편해서’ 13.4%, ‘외출할 곳이 없거나 만날 사람이 없어서’ 8.9% 등 개인적 요인과 관련한 항목은 상대적으로 응답률이 낮았다.

<표 5> 서울 거주 휠체어 장애인의 외출하지 않은 이유 (지난 1개월)*
(N=506)

구분	N	%
충분히 자유롭게 외출함	198	39.1
교통이 불편해서	120	23.7
사람들의 시선이 불편해서	115	22.7
대중교통, 주차장, 화장실 등 장애인 편의시설이 불편해서	104	20.6
외출하고 싶지 않아서	74	14.6
장애 때문에 몸이 불편해서	68	13.4
외출할 곳이 없거나 만날 사람이 없어서	45	8.9
외출 시 도와주는 사람이 없어서	40	7.9
이동 시 발생하는 비용(버스비, 택시비 등) 때문에	36	7.1
건강 상의 이유로 몸이 불편해서	22	4.6

* ‘충분히 자유롭게 외출함’ 항목의 응답자를 제외한 나머지 응답자에게 중복 응답을 허용하여 각 항목의 백분율 합이 100%를 초과함

3. 버스 이용 경험

참여자 중 살면서 한 번이라도 국내에서 휠체어를 이용하여 저상 버스를 이용해 본 적 있다고 응답한 참여자는 59.1%, 이용해 본 적 없다고 응답한 참여자는 41.0%였다. 지난 6개월 동안 저상버스를 이용 경험이 있는 참여자는 33.6%, 이용 경험이 없는 참여자는 66.4%

로 나타났다.

<표 6> 서울 거주 휠체어 이용 장애인의 저상버스 이용 경험 여부
(N=506)

구분		N	%
평생 저상버스 이용 경험 여부	있음	299	59.1
	없음	207	41.0
지난 6개월 동안 저상버스 이용 경험 여부	있음	170	33.6
	없음	336	66.4

이용 경험 여부와 관련 없이, 전체 참여자에게 내일 반드시 저상버스를 이용해야 할 시 예상되는 어려움을 질문하였을 때, 예상되는 어려움이 없다고 응답한 참여자는 21.0%였다. 가장 많은 참여자가 응답한 세 가지 항목은 ‘버스 안에서 휠체어 공간 확보가 어려움’ 31.8%, ‘저상버스가 자주 오지 않음’ 31.0%, ‘버스 승하차 과정에서 승객의 태도 및 시선이 걱정됨’ 30.8%이다. 다만 지난 6개월 동안 저상버스 이용 경험이 있는지 여부에 따라 집단을 나누어 확인했을 때 결과에 차이가 나타났다. 지난 6개월 동안 저상버스 이용 경험이 있는 참여자 중에서 예상되는 어려움이 없다고 응답한 참여자는 7.7%에 불과했다. 또한 응답률이 가장 높은 항목은 ‘저상버스가 자주 오지 않음’ 35.9%이며, ‘버스 승하차 과정에서 승객의 태도 및 시선이 걱정됨’ 34.7%, ‘단차, 평평한 공간 확보의 어려움 등의 이유로 버스 정류장 이용이 어려움’ 32.9%가 그 뒤를 이었다. 반면 6개월 동안 저상버스 이용 경험이 없는 참여자 중 예상되는 어려움이 없다고 응답한 참여자는 27.7%로, 이용 경험이 있는 참여자에 비해 상대적으로 높게 나타났다. 예상되는 어려움은 ‘버스 안에서 휠체어 공간 확보가 어려움’ 32.1%, ‘버스 승하차 과정에서 승객의 태도 및 시선이 걱정됨’ 28.9%, ‘저상버스가 자주 오지 않음’ 28.6% 순서로 높은 응답률을 보였다.

<표 7> 서울 거주 휠체어 이용 장애인의 저상버스 이용 시 예상되는 어려움*

구분	전체 (N=506)		6개월 동안 이용 경험 있음 (N=170)		6개월 동안 이용 경험 없음 (N=336)	
	N	%	N	%	N	%
	걱정되는 내용이 없음	106	21.0	13	7.7	93
버스 안에서 휠체어 공간 확보가 어려움	161	31.8	53	31.2	108	32.1
저상버스가 자주 오지 않음	157	31.0	61	35.9	96	28.6
버스 승하차 과정에서 승객의 태도 및 시선이 걱정됨	156	30.8	59	34.7	97	28.9
버스 승하차 과정에서 기사의 태도 및 시선이 걱정됨	144	28.5	52	30.6	92	27.4
단차, 평평한 공간 확보의 어려움 등의 이유로 버스 정류장 이용이 어려움	143	28.3	56	32.9	87	25.9
버스 정류장까지 멀거나 이동이 어려움	115	22.7	38	22.4	77	22.9
버스 리프트가 고장나 있거나 기사가 작동을 잘 하지 못함	96	19.0	44	25.9	52	15.5
환승이 어려움	90	17.8	34	20.0	56	16.7
탑승을 거부당함	77	15.2	24	14.1	53	15.8
원하는 시간 내에 도착이 어려움	34	6.7	13	7.7	21	6.3
버스 탑승 비용이 부담	23	4.6	7	4.1	16	4.8

* ‘걱정되는 내용이 없음’ 항목의 응답자를 제외한 나머지 응답자에게 중복 응답을 허용하여 각 항목의 백분율 합이 100%를 초과함

4. 지하철 이용 경험

지하철 이용 경험의 경우, 1개월 동안 지하철을 이용한 적이 있다고 응답한 참여자는 41.1%, 이용한 적 없다고 응답한 참여자는 58.9%로, 6개월 동안의 버스 이용과 비교했을 때 더 짧은 기간 동안 더 많은 참여자가 이용했음을 알 수 있었다.

<표 8> 서울 거주 휠체어 이용 장애인의 지하철 이용 경험 여부
(N=506)

구분		N	%
지난 1개월 동안 지하철 이용 경험 여부	있음	208	41.1
	없음	298	58.9

전체 참여자 중 지하철 이용 시 예상되는 어려움이 없다고 응답한 참여자는 26.7%였으며, 예상되는 어려움 중 가장 높은 응답을 보인 세 가지 항목은 ‘열차에 사람이 많거나 비켜주지 않아서 탑승이 어려움’ 33.2%, ‘지하철역에 엘리베이터가 없거나 탑승이 어려움’ 25.9%, ‘승객의 태도 및 시선이 불편함’ 24.9% 순으로 나타났다. 지하철의 경우에도 최근 이용 경험 여부에 따라 답변에 차이가 있었다. 1개월 동안 지하철 이용 경험이 있는 참여자 중에서는 14.4%만이 예상되는 어려움이 없다고 응답했으나, 이용 경험이 없는 참여자 중에서는 두 배 이상인 35.2%가 예상되는 어려움이 없다고 답하였다.

<표 9> 서울 거주 휠체어 이용 장애인의 지하철 이용 시
예상되는 어려움*

구분	전체 (N=506)		1개월 동안 이용 경험 있음 (N=208)		1개월 동안 이용 경험 없음 (N=298)	
	N	%	N	%	N	%
	걱정되는 부분이 없음	135	26.7	30	14.4	105
열차에 사람이 많거나 비켜주지 않아서 탑승이 어려움	168	33.2	92	44.2	76	25.5
지하철역에 엘리베이터가 없거나 탑승이 어려움	131	25.9	65	31.3	66	22.2
승객의 태도 및 시선이 불편함	126	24.9	52	25.0	74	24.8
환승이 어려움	112	22.1	40	19.2	72	24.2
지하철역에서 리프트를 이용해야 함	109	21.5	43	20.7	66	22.2
지하철역까지 멀거나 접근이 어려움	107	21.2	47	22.6	60	20.1

구분	전체 (N=506)		1개월 동안 이용 경험 있음 (N=208)		1개월 동안 이용 경험 없음 (N=298)	
	N	%	N	%	N	%
	열차 내 휠체어석이 비어있지 않음	93	18.4	39	18.8	54
승강장과 열차 사이에 공간이 넓어서 위험함	75	14.8	42	20.2	33	11.1

* ‘걱정되는 부분이 없음’ 항목의 응답자를 제외한 나머지 응답자에게 중복 응답을 허용하여 각 항목의 백분율 합이 100%를 초과함

다음으로 지난 1년 동안 지하철 엘리베이터 이용 시 경험했던 어려움이 무엇인지를 질문하였다. 지난 1개월 동안 지하철 이용 경험이 있는 참여자 중 어려움을 경험한 적이 없다고 응답한 참여자는 17.8%에 불과하였으며, 가장 많이 경험한 어려움은 ‘기다리는 줄이 너무 길어서 탈 수 없었음’ 38.0%, ‘내가 먼저 줄을 섰는데 뒤에 있던 사람이 먼저 들어가서 탈 수 없었음’ 35.6%, ‘엘리베이터가 없거나, 고장이나 공사로 인해 사용할 수 없었음’ 29.3% 순으로 나타났다.

<표 10> 서울 거주 휠체어 이용 장애인의 지하철 엘리베이터 이용 어려움 (지난 1년)*

(N=208)**

구분	N	%
어려움을 경험한 적이 없음	30	17.8
기다리는 줄이 너무 길어서 탈 수 없었음	79	38.0
내가 먼저 줄을 섰는데 뒤에 있던 사람이 먼저 들어가서 탈 수 없었음	74	35.6
엘리베이터가 없거나, 고장이나 공사로 인해 사용할 수 없었음	61	29.3
엘리베이터에서 내릴 때 뒤를 확인할 수 있는 거울이 없어서 벽이나 사람에게 부딪힌 적이 있음	59	28.4

구분	N	%
엘리베이터 공간이 좁아 내가 탄 휠체어가 들어가지 않았음	53	25.5
기다리던 엘리베이터에 사람이 차 있어서 이용하지 못함	50	24.0
하차 후 엘리베이터 앞 공간 확보가 어려워 내리지 못하거나 위험했던 적이 있음	46	22.1
엘리베이터 문이 빠르게 닫혀 문에 부딪힌 적이 있음	38	18.3

* ‘어려움을 경험한 적이 없음’ 항목의 응답자를 제외한 나머지 응답자에게 중복 응답을 허용하여 각 항목의 백분율 합이 100%를 초과함

** 지난 1개월 동안 지하철 이용 경험이 있는 참여자에 한정하여 분석함

마지막으로 지난 1개월 동안 지하철 이용 경험이 있는 참여자에게 지난 1년 동안 엘리베이터가 미작동하여 휠체어를 이용해 다른 지하철역까지 이동한 경험이 있는지 질문했을 때, 절반이 넘는 58.7%의 참여자가 해당 경험을 한 적이 있다고 응답하였다.

<표 11> 서울 거주 휠체어 이용 장애인의 지하철 역간 이동 경험 여부 (지난 1년)

(N=208)*

구분	N	%
1년 동안 지하철 역간 이동 경험 여부	있음	122 58.7
	없음	86 41.4

* 지난 1개월 동안 지하철 이용 경험이 있는 참여자에 한정하여 분석함

V. 논의 및 결론

1. 연구결과 요약 및 논의

본 연구는 휠체어 이용 장애인의 실제적인 저상버스 및 지하철 이용 경험을 파악하고 대중교통 접근성 증진 방안을 제언하는 데 목적

을 두었다. 이를 위해 온라인 설문조사를 진행하여 서울에 거주하는 휠체어 이용 지체 및 뇌병변장애인 506명의 양적 데이터를 수집하고 분석하였다. 구체적인 연구 결과는 다음과 같다.

먼저, 연구 참여자들이 환경적, 사회적 요인으로 인해 외출하지 않는다는 점이 확인되었다. 연구 참여자 중 “귀하가 외출하지 않은 이유가 무엇입니까?”라는 질문에 가장 높은 응답률을 보인 세 가지 항목은 ‘교통이 불편해서’ 23.7%, ‘사람들의 시선이 불편해서’ 22.7%, ‘대중교통, 주차장, 화장실 등 장애인 편의시설이 불편해서’ 20.6%였다. 이는 교통 및 편의시설 등 외부 환경의 물리적인 열악함과 장애를 향한 차별적인 사회적 인식으로 인해 참여자들이 충분히 외출하지 못하고 있음을 드러낸다. 이에 반해 ‘외출하고 싶지 않아서’ 14.6%, ‘장애 때문에 몸이 불편해서’ 13.4% 등 개인의 선호나 장애 특성과 관련한 항목은 상대적으로 응답률이 낮았다. 이러한 결과는 외출을 제한하는 주요 원인이 장애 그 자체가 아니라 장애인을 배제하는 사회적·환경적 장벽에 있음을 드러내며, 장애인의 이동이 개인의 ‘의지’나 ‘상태’의 문제가 아니라, 이동권과 접근권 보장을 위한 사회적·정책적 책임의 문제로 전환되어야 한다는 주장을 지지한다.

이는 2023년 장애인실태조사의 결과와는 다소 상충되는 것처럼 보인다. 장애인실태조사는 “외출하지 않는 주된 이유는 무엇입니까?”라는 질문을 이용하였고, 중복응답을 허용하지 않았다. 이에 관한 참여자의 응답 분포는 부록에 첨부된 <부표 1>에서 확인할 수 있다. 장애인실태조사에 참여한 전체 8,000명의 참여자 중 314명만이 해당 질문에 응답하였는데 그중 본 연구의 참여 대상에 해당하는 지체장애인과 뇌병변장애인은 각각 45명, 115명이며, 그 외 장애 유형을 가진 사람은 154명이다. 지체장애인과 뇌병변장애인 모두 외출하지 않는 이유로 ‘장애 때문에 몸이 불편해서’라고 응답한 경우가 80%가 넘었으며, ‘본인이 하고 싶지 않아서’라고 응답한 이를 합치면 90%가 넘는다. 이러한 이유들은 장애로 인한 건강 상태 및 개인의 선호와 같은 개인적 요인과 닮아 있는 반면, 본 연구에서 드러난 외출하

지 않는 가장 흔한 이유였던 교통, 사람들의 시선, 편의시설 등은 사회적 요인과 닿아 있다.

이처럼 답변의 차이가 나타난 이유로 세 가지 요인을 고려할 수 있다. 첫째, 실태조사에서는 외출하지 못한 이유를 전체 참여자인 8,000명을 대상으로 조사하지 않고 지난 1개월 동안 외출 빈도에서 ‘전혀 외출하지 않음’에 응답한 314명만 답변하도록 하였다. 지체장애인 1,890명, 뇌병변장애인 921명 중에서는 각각 45명, 115명만 응답했다. 이로 인해 장애 정도가 매우 중한 참여자가 해당 질문에 주로 답변하였을 가능성이 있다. 둘째, 실태조사에서 해당 질문은 중복 응답을 허용하지 않아 외출하지 못하는 요인이 여러 개인 경우 이를 모두 확인하기에 적절하지 않다. 외출하지 않는 주된 이유는 장애 때문에 몸이 불편해서일 수 있지만, 동시에 교통이나 사람들의 시선이 불편하기 때문일 수도 있다. 이처럼 여러 이유가 있는 경우에도 하나의 항목에만 응답할 수 있어 다양한 이유가 드러나지 않았을 가능성이 있다. 셋째, 실태조사에서 해당 질문의 응답자 중 대리응답자의 비율이 지체장애인 45명 중 13명(28.9%), 뇌병변장애인 115명 중 75명(65.2%)이다. 반면 본 연구에서는 외출 빈도와 관계없이 응답자가 충분히 외출하지 못한다고 생각한다면 외출하지 않는 이유가 무엇인지 선택하도록 하였으며, 중복응답을 허용하였고, 장애인 당사자인 경우에만 설문조사에 응답할 수 있도록 하였다.

다음으로, 휠체어 이용 장애인의 대중교통 이용률은 낮았으며 저상버스보다 지하철을 이용하는 비율이 높았다. 저상버스의 경우 평생 한 번이라도 이용해 본 적 있다고 응답한 참여자는 59.0%에 그쳤다. 기간을 6개월로 좁혔을 때 이용률은 더 줄어들어, 이용 경험이 있는 참여자는 33.6%에 불과하였다. 반면 1개월간 한 번이라도 지하철을 이용했다고 응답한 참여자는 41.1%로 드러났다. 두 교통수단 이용을 비교해 볼 때 지하철을 이용했던 참여자의 비율이 준거기간이 짧았음에도 더 높게 나타났다. 이는 국토교통부(2024.08.08.)에서 전체인구를 대상으로 조사했을 때, 주 이용 교통수단으로 버스가

68.5%, 지하철이 31.5%로 나타났던 점과 상반되는 결과다.

대중교통 이용 시 예상되는 어려움에서 대중교통 이용 경험이 있는 집단과 없는 집단 간에 서로 다른 응답 결과가 나타났다. 특히 예상되는 어려움이 없다고 답변한 응답자의 비율에서 큰 차이가 있었다. 저상버스의 경우, 최근 6개월 동안 저상버스 이용 경험이 있는 참여자 중 예상되는 어려움이 없다고 답변한 참여자는 7.7%에 불과한 반면, 이용 경험이 없는 참여자는 27.7%로 4배 가까이 높았으며, 지하철의 경우에도 유사한 결과가 관찰되었다. 또한 ‘저상버스가 자주 오지 않음’, ‘단차, 평평한 공간 확보의 어려움 등의 이유로 버스 정류장 이용이 어려움’, ‘열차에 사람이 많거나 비켜주지 않아서 탑승이 어려움’ 등과 같이 대중교통 이용 시 겪을 수 있는 구체적인 어려움에 대해 이용 경험이 있는 참여자의 응답률이 크게 높았다.

이러한 차이를 이해하기 위해서는 두 집단의 답변이 서로 다른 맥락을 지닌다는 점을 인식해야 한다. 대중교통 이용 경험이 있는 참여자는 실제 이용 과정에서 겪은 문제를 바탕으로 어려움을 예상할 수 있으나, 이용 경험이 없는 참여자는 경험의 부재로 인해 잠재적인 문제를 인식하지 못하고 오히려 어려움이 예상되지 않는다는 긍정적인 평가를 내렸을 가능성이 있다. Slovic & Weber(2002)는 위험에 대한 인식이 감정과 낯센(familiarity)에 크게 좌우되는 주관적 판단임을 강조하였다. 이 이론에 따르면, 낯선 위험은 사람들에게 과소평가되거나 과대평가되기 쉬우며, 특히 직접 경험이 없는 경우에는 해당 위험이 덜 위협적으로 인식될 수 있다. 이러한 관점에서 보면, 대중교통 이용 경험이 없는 참여자들이 ‘예상되는 어려움이 없다’고 응답한 비율이 높은 것은, 실제로는 위험 요소를 인지하지 못했거나 불확실한 상황에 대해 낙관적인 판단을 내렸을 가능성을 시사한다. 다시 말해, 휠체어 장애인의 대중교통 이용 경험 유무가 이용 시 어려움에 대한 인식에 중요한 영향을 미쳤다고 해석할 수 있다.

따라서 대중교통 이용 경험이 없거나 적은 참여자와, 대중교통을 자주 이용하는 참여자의 의견을 분리하여 분석할 필요가 있다. 대중

교통을 이용하지 않는 참여자의 답변은 대중교통을 향한 전반적인 인식이 어떠한지, 이용을 하지 않게 만드는 요인은 무엇인지를 확인할 때는 유용할 것이다. 그러나 실제 대중교통 인프라의 문제점을 파악하고 개선점 제안하고자 할 때 이용 경험 유무를 구분하지 않는다면, 두 집단의 답변이 혼재되어 대중교통 이용 환경의 문제가 과소평가될 수 있다. 본 연구의 목적은 휠체어 이용 장애인이 경험하는 대중교통 이용의 어려움을 파악하여 이를 바탕으로 대중교통 환경의 개선을 도모하는 데 있으므로, 최근 대중교통 경험이 있는 참여자의 답변에 중점을 두어 조사 결과를 분석하고자 하였다.

대중교통 이용 시 어려움으로, 먼저 대중교통 체계 및 편의시설 측면에서 물리적 환경의 열악함이 확인되었다. 저상버스의 경우, 예상되는 어려움 중 가장 높은 응답을 보인 항목은 ‘저상버스가 자주 오지 않음’이었다. 2024년 기준 서울시 저상버스 보급률은 73.2%로(서울특별시, 2024.04.18), 이는 4대 중 1대가량의 버스 차량에서 휠체어 이용 장애인이 물리적으로 탑승 불가능하다는 의미이다. 또한 2023년 교통약자 이동편의 조사에 의하면, 서울 평일 버스 배차간격은 전체 노선은 10.9분, 저상버스는 14.0분으로 저상버스의 배차간격이 다소 길었으며, 토요일과 일요일에도 일반버스에 비해 저상버스의 배차간격이 길었다. 이에 더해, 저상버스 내 휠체어 리프트 등 편의시설이 고장 나 있거나, 사람이 많은 혼잡 시간에 공간이 부족하여 휠체어 이용 장애인이 저상버스에 탑승하지 못하는 경우가 많다는 점이 지적되어 왔다(손성배, 2024). 이처럼 긴 배차간격과 탑승의 불확실성으로 인해 저상버스는 직장 출근이나 병원 진료 등 일상적인 약속 시간을 맞출 수 있을지 가늠하기 어려운 교통수단일 것을 예상할 수 있다.

또한 버스정류장의 접근성도 저상버스 이용에 제약을 주는 요인으로 꼽혔다. 예상되는 어려움 중 ‘단차, 평평한 공간 확보의 어려움 등의 이유로 버스정류장 이용이 어려움’에 32.9%가 답하여 세 번째로 높은 응답률을 보였으며, 이는 2023년 교통약자 이동편의 실태조사

의 결과와도 일맥상통한다. 실태조사에서 시행한 교통수단 및 여객 시설의 이동편의시설 설치 및 관리현황조사에 의하면 서울 시내버스 정류장의 턱 낮추기, 활동 공간 확보 등 기준적합도는 63.0%로 조사되었는데, 이는 저상버스 차량의 기준 적합도 98.1%에 비하면 상대적으로 낮은 수치이다. 휠체어가 진입할 수 있도록 정류장 환경을 정비하고, 원활한 리프트 작동을 위한 주변 도로·보도 환경을 갖추는 등 버스정류장의 접근성이 개선될 필요가 있음이 드러난다.

지하철 이용 시 예상되는 어려움에서는 ‘지하철역에 엘리베이터가 없거나 탑승이 어려움’이 높은 응답률을 보였다. 2024년 기준 서울시 지하철 중 엘리베이터가 설치되지 않은 역은 단 한 곳에 불과하다는 점을 고려하면 이러한 결과가 의아할 수 있다(서울특별시, 2024.04.18). 그러나 엘리베이터가 설치되어 있더라도 고장이 난 채로 방치되거나, 환승을 위해 어떤 엘리베이터를 이용해야 하는지 위치를 알기 어려울 때, 또는 공사로 인해 엘리베이터로 향하는 동선이 막히고 이에 대한 안내가 제대로 이루어지지 않는 경우 휠체어 이용 장애인은 지하철을 이용할 수 있을지 없을지 역에 도착하기 전까지는 예상할 수 없다(김수진, 2024; 정준혁, 2024; 최소원, 2024). 또한 최근 지하철 이용 경험이 있는 휠체어 이용 장애인 58.7%가 지난 1년 동안 엘리베이터 미작동으로 인해 휠체어를 이용해 다른 지하철역까지 이동한 경험이 있다는 점이 확인되었다. 이는 엘리베이터가 아무리 충분히 설치되어 있더라도 적절한 관리와 안내가 이루어지지 않는다면 실제 이용자의 불편이 사라지는 않을 것이라는 점을 시사한다(박지영·백소아, 2022).

저상버스와 지하철에 탑승함에 있어 많은 참여자들의 공간 확보의 어려움을 우려하고 있었다. 저상버스를 이용해야 할 때 ‘버스 안에서 휠체어 공간 확보가 어려움’이, 지하철을 이용해야 할 때 ‘열차에 사람이 많거나 비켜주지 않아서 탑승이 어려움’이 예상되는 어려움으로 높은 응답률을 보여, 휠체어 이용 장애인이 대중교통을 이용할 시 공간 부족의 문제가 있음이 확인되었다. 장애인과 비장애인의 이동

패턴을 분석한 이유신(2019)의 선행연구를 통해 이에 관한 함의를 고찰할 수 있다. 연구 결과에 의하면, 평일에 비장애인의 이동시간대가 출퇴근 시간인 8:00와 18:30에 정점을 이루었으나, 장애인은 그보다 늦은 시간대에 이동을 시작하고 이른 시간대에 이동이 감소했다. 주말에도 장애인과 비장애인의 이동 시간대는 구분된 양상으로 나타났다. 연구자는 이를 두고, 이동공간은 모든 사람에게 열려 있는 공공장소임에도 장애인의 이동을 비장애인이 이동하기에 불편을 주지 않는 시간에만 허용하는 방식으로 배제와 주변화의 힘이 작용한 것이라 지적하였다. 즉, 차량 내 공간 확보의 어려움은 물질적인 공간의 크기 문제로만 설명할 수 없으며, 장애인을 향한 사회문화적 압력의 결과라 볼 수 있다.

엘리베이터 이용과 관련하여서도 비슷한 양상을 확인할 수 있는데, 많은 휠체어 이용 장애인이 다른 이용자와의 갈등으로 인해 지하철 엘리베이터를 원활히 이용하지 못한다는 점이 드러났다. 지하철 엘리베이터 이용 시 경험한 어려움에 ‘기다리는 줄이 너무 길어서 탈 수 없었음’에 38.0%, ‘내가 먼저 줄을 섰는데 뒤에 있던 사람이 먼저 들어가서 탈 수 없었음’에 35.6%가 응답하여 가장 높은 두 가지 항목으로 꼽혔다. 엘리베이터의 공간 및 편의시설의 적절성 관련한 항목보다 다른 이용자와의 갈등과 관련한 항목이 응답률이 높은 모습은 물리적 환경을 넘어선 문제가 있다는 점을 시사한다. 휠체어를 이용하는 장애인은 엘리베이터를 이용하지 못할 때 층간 공간을 안전하게 이동할 경로가 단절되며, 사실상 고립 상태가 되어 피해가 매우 크다(Velho, 2018; Stock, 2021). 그럼에도 엘리베이터 이용 순위를 휠체어 이용 장애인과 비장애인을 동일하게 두는 것은, 엘리베이터가 휠체어 이용 장애인의 이동에 필수적이라는 사회적 인식이 충분히 갖추어지지 않아 발생하는 문제로 볼 수 있다. 엘리베이터 설치율을 높이는 등 물리적 환경을 개선하는 것만으로는 이를 해결하는 데 한계가 있으며, 사회적 규범이 변화하지 않는 이상 여전히 휠체어 이용 장애인이 대중교통에 접근하지 못하리라 예상할 수 있다.

본 연구의 또 다른 핵심적인 결과는 승객 및 기사의 태도와 시선이 휠체어 이용 장애인의 대중교통 이용을 저해하는 주요한 요인 중 하나로 드러났다는 점이다. 많은 휠체어 이용 장애인이 저상버스 및 지하철 이용 시 운전기사 및 승객의 시선으로 인한 어려움을 우려하는 것으로 확인되었다. 저상버스 이용 시 예상되는 어려움 중 ‘버스 승하차 과정에서 승객의 태도 및 시선이 걱정됨’에 34.7%가, ‘버스 승하차 과정에서 기사의 태도 및 시선이 걱정됨’에 30.6%가 응답하였다. 지하철 이용 관련하여서도 마찬가지로, ‘승객의 태도 및 시선이 불편함’에 25.0%가 응답하여 높은 응답률을 보였다. 이를 통해 휠체어 이용 장애인이 탑승할 수 있는 물리적 환경이 갖추어지더라도 대중교통 공간에서 장애인의 존재를 배제하는 차별적인 사회문화적 인식이 개선되지 않는다면 장애인이 대중교통을 이용할 때 경험하는 어려움은 해소되지 않을 가능성이 높다는 점을 알 수 있다. 선행연구에서도 장애인의 대중교통 이용의 장벽으로 물리적 요인에 더해 기사 및 승객의 부정적 태도나 장애를 향한 편견과 같이 사회적, 심리적 요인이 작용한다는 점이 논의되어 왔다(Velho, 2018; Sajib, 2022). 이러한 논의들은 장애인이 경험하는 이동의 제약은 단순한 기술적 장벽의 문제로 환원될 수 없다는 점을 보여준다.

2. 제언 및 연구의 한계와 의의

휠체어 이용 장애인의 대중교통 이용 경험은 저상버스 보급률, 엘리베이터 설치율, 편의시설 기준적합도 등 통계적 수치에 머무르지 않으며, 실제 이용 과정에서 당사자가 마주하는 기술적 환경, 제도적 한계, 사회적 차별의 종합과 그에 대한 대응의 연속으로 볼 수 있다. 서울시는 2025년 시내버스 중 저상버스 100% 도입할 계획이며, ‘1역사 1동선’ 또한 100%를 목표로 하는 등 교통시설 개선을 예정했다(서울특별시, 2024). 다만 대중교통 인프라가 아무리 충분히 마련되더라도, 장애인도 비장애인과 동등하게 대중교통 이용을 보장받아야

하는 시민임을 인정하는 사회적 합의와 인식 전환이 이루어지지 않는다면 휠체어 이용 장애인의 대중교통 접근성은 개선되지 않을 가능성이 크다. 따라서 장애인의 이동권 증진 방안을 마련하기 위해서는, 장애인의 교통수단 이용이 당연히 보장받아야 할 권리임을 전제하는 사회적 인식이 갖추어져야 하며, 장애인 당사자의 의견을 통해 당사자의 풍부한 경험을 반영하기 위한 노력이 활성화되어야 할 것이다.

본 연구의 한계는 다음과 같다. 첫째, 본 연구는 지체 및 뇌병변장애인 유관기관에 협조를 받아 편의 추출 방식을 사용하여 연구 참여자를 모집하였으며, 이로 인해 연구 결과의 일반화 가능성이 제한될 수 있다. 둘째, 본 연구는 온라인 플랫폼을 통해 설문조사를 진행했으며, 이는 디지털 기기 사용에 어려움을 겪는 중증, 혹은 고령의 지체 및 뇌병변장애인의 참여를 제한했을 가능성이 있다. 셋째, 본 연구는 지역별 대중교통 현황의 상이함을 고려하여 연구 범위를 서울로 한정하였으므로, 연구 결과를 다른 지역에 일반화하기 어렵다.

이러한 한계에도 불구하고, 본 연구는 휠체어를 이용하는 지체 및 뇌병변장애인에 초점 맞추어 실제적인 대중교통 이용 경험을 양적 데이터로 확인했다. 특히 최근 대중교통 경험 여부에 따라 참여자 집단을 구분하여 보다 명확히 대중교통 이용의 어려움을 분석하고자 하였다. 연구 결과를 통해 장애인 이동권의 문제가 물리적, 기술적 장벽 뿐 아니라 사회적 장벽에서 기인한다는 점을 드러냈다. 또한 대중교통의 주요한 두 축인 버스와 지하철의 경험을 종합적으로 조사하여 대중교통 이용 환경의 개선 방향 도출에 함의를 제공하였다는 점에서 의의가 있다.

(논문접수일: 2025. 10. 20, 논문심사일: 2025. 12. 10, 게재확정일: 2025. 12. 17)

참고문헌

- 강채은·백지윤·유채원·고다정·권민지·김혜빈·이수기. 2025. “휠체어 장애인 이동성 관점의 지하철 역 설계 평가: Space Syntax 와 네트워크 분석을 활용하여.” 『대한교통학회지』 43(3): 332-355.
- 고관우·황경수. 2014. “장애인의 특별교통수단 만족도가 장애수용과 삶의 질에 미치는 영향”. 『한국산학기술학회논문지』 15(4): 1963-1970.
- 고춘완. 2005. “장애인운동의 전개과정과 그 특징: 2000년 이후 몇 가지 운동사례를 중심으로”. 『뉴 래디컬 리뷰』 26: 231-256.
- 공마리아·문영임·김지혜. 2022. “장애인의 이동권 보장을 위한 정책 개선방안에 관한 연구 -교통수단 정책을 중심으로-.” 『정서·행동장애연구』 38(3): 59-78.
- 국토교통부. 2024. 08. 08. “2022 한눈에 보는 대중교통 이용 현황 [카드뉴스].” 국토교통부. https://www.molit.go.kr/USR/NEWS/m_35045/dtl.jsp?id=95090062&lcmstage=2
- 국토교통부. 2022. 『2022년 교통약자 이동편의 실태조사 보고서』. 한국교통안전공단.
- 국토교통부. 2023. 『2023년 교통약자 이동편의 실태조사 보고서』. 한국교통안전공단.
- 김광백·전지혜. 2024. “휠체어 이용 장애인의 저상버스 이용 실태 및 경험에 관한 연구.” 『사회복지정책』 51(2): 89-110.
- 김수진. 2024. 03. 31. “지하철역 엘리베이터, 한국은 운에 맡기고 복유럽은 당연하다.” 미디어피아. <https://www.mediapia.co.kr/news/articleView.html?idxno=73327>
- 김인순·권영숙·이규일·안성준·이영환. 2012. “장애인 등의 버스이용 활성화 방안에 관한 연구.” 『재활복지』 16(1): 265-291.
- 김태호·손상호·박제진. 2009. “M-IPA를 이용한 장애인과 일반인 지하철 이동시설 만족도 비교 연구.” 『대한토목학회논문집 D』 29(7D): 703-709.
- 김형수. 2001. 03. 08. ““장애인과 함께 지하철을 탑시다” 9일 서울역에서 행사... 1인시위 참가신청 줄이어.” 오마이뉴스. <https://m.ohmynews.com>

- om/NWS_Web/Mobile/at_pg.aspx?CNTN_CD=A0000035039
- 노시학. 2014. “교통의 사회적 영향에 관한 이론적 고찰 - 형평성과 사회적 배제 개념을 중심으로.” 『교통연구』 21(4): 67-86.
- 박지영·백소아. 2022. 04. 29. “숫자에 가려진 ‘장애인 이동권’...94% 승강기 설치하면 뭐합니까.” 한겨레. https://www.hani.co.kr/arti/society/society_general/1040890.html
- 서울특별시. 2024. 04. 18. “대중교통부터 보행환경까지 폭넓게 개선...교통 약자와 동행하는 서울 만든다 [보도자료].” <https://news.seoul.go.kr/traffic/archives/512135>
- 손성배. 2024. 01. 02. “수천억 들인 저상버스, 휠체어 장애인은 30분간 타지도 못했다.” 더중앙. <https://www.joongang.co.kr/article/25219047>
- 양정빈·최윤영. 2022. “장애인 이동권의 의미와 이동권 체계 향상을 위한 정책적 논의.” 『사례관리연구』 13(1): 219-239.
- 연윤정. 2004. 06. 21. ““장애인 이동보장 법적 의무화가 관건” 장애인이동권법 제정을 위한 공청회 열려.” 매일노동뉴스. <https://www.labortoday.co.kr/news/articleView.html?idxno=40069>
- 윤신희·노시학. 2015. “새로운 모빌리티스 (New Mobilities) 개념에 관한 이론적 고찰.” 『국토지리학회지』 49(4): 491-503.
- 이가연. 2021. 01. 22. “20년째 보장 못 받는 장애인 이동권... 장애인들 쇠사슬로 ‘버스 점거.’” 비마이너. <https://www.beminor.com/news/articleView.html?idxno=20642>
- 이유신. 2019. “장애인과 비장애인의 이동패턴 연구: 시간적 차원을 중심으로.” 『장애와 고용』 29(4): 97-119. DOI: 10.15707/disem.2019.29.4.005.
- 이유신·김한성. 2019. “장애인의 이동이 사회적 배제에 미치는 영향에 관한 탐색적 연구.” 『보건사회연구』 39(1): 136-165.
- 이예슬·류인하. 2025. ““1년 기다렸지만 나아진 것 없어”...전장연, 지하철 탑승 시위 재개.” 경향신문. <https://www.khan.co.kr/article/202504212054015>
- 장성수. 2024. “장애인 이동권 시위에 대한 헌법적 고찰: 지하철 탑승 시위 중 위력에 대한 논의를 중심으로.” 『인권연구』 7(1): 167-191.
- 정준혁. 2024. 09. 26. “[장간 기획] 교통약자의 시선에서 지하철을 걷다②-1

- 호선편.” 한국철도일보. <https://www.korearailroad.kr/news/articleView.html?idxno=433>
- 조영길·정세영. 2014. “중증장애인의 저상버스 이용 실태 및 요구 분석.” 『지체·중복·건강장애연구』 57(3): 297-312.
- 존 어리. 2022. 『모빌리티』. 강현수·이희상 공역. 한국연구재단.
- 최소원. 2024. 05. 08. “유아차-휠체어로 지하철 환승 쉽게 안내표지 바꾼다… 무의-서울시-서울교통공사-현대로템 맞손.” 소셜임팩트뉴스. <https://www.socialimpactnews.net/news/articleView.html?idxno=3652>
- 팽은지·문영민·이주연·주승섭·김승섭. 2025. “한국의 소수자 인구, 인식, 인권사: 장애인, 이주민, 동성애자를 중심으로.” 『서울대학교 공익인권법센터』 25: 173-219.
- 한국보건사회연구원. (2024). 2023년 장애인 실태조사. 보건복지부.
- Bascom, Graydon W., and Keith M. Christensen. 2017. “The impacts of limited transportation access on persons with disabilities' social participation.” *Journal of Transport & Health* 7: 227-234.
- Bezyak, Jill L., Scott A. Sabella, and Robert H. Gattis. 2017. “Public transportation: an investigation of barriers for people with disabilities”. *Journal of Disability Policy Studies* 28(1): 52-60.
- Sajib, Sahed Hossen. 2022. “Identifying Barriers to the Public Transport Accessibility for Disabled People in Dhaka: A Qualitative Analysis.” *Transactions on Transport Sciences* 1: 1-12, DOI: 10.5507/tots.2022.004.
- Mansilla, Juan Camilo, Normand Boucher, and François Routhier. 2024. “Public Transport in the Disabling City: A Narrative Ethnography of Dilemmas and Strategies of People with Mobility Disabilities.” *Disabilities* 4(1): 228-261.
- Remillard, Elena T., et al. 2022. “Transportation challenges for persons aging with mobility disability: Qualitative insights and policy implications.” *Disability and health journal* 15(1): 101209.
- Slovic, Paul, and Elke U. Weber. 2002 April. “Perception of risk posed by extreme events.” Paper presented at the conference “Risk Management Strategies in an Uncertain World,” Palisades, New

York.

- Stock, Robert. 2022. "Broken elevators, temporalities of breakdown, and open data: how wheelchair mobility, social media activism and situated knowledge negotiate public transport systems." *Mobilities* 18(1): 132-147. <https://doi.org/10.1080/17450101.2022.2057810>
- United Nations. 2006. "Convention on the Rights of Persons with Disabilities (CRPD)." <https://www.un.org/disabilities/documents/convention/convoptprot-e.pdf>
- Velho, Raquel. 2019. "Transport accessibility for wheelchair users: A qualitative analysis of inclusion and health." *International Journal of Transportation Science and Technology* 8(2): 103-115, ISSN 2046-0430, <https://doi.org/10.1016/j.ijst.2018.04.005>

[부록]

<부표 1> 장애인이 외출하지 않는 주된 이유
(2023년 장애인실태조사)

주된 이유	전체장애 (N=314) N (%)	장애 유형		
		지체장애 (N=45) N (%)	뇌병변장애 (N=115) N (%)	그 외 장애 (N=154) N (%)
장애 때문에 몸이 불편해서	215 (68.5)	36 (80.0)	103 (89.6)	76 (49.4)
본인이 하고 싶지 않아서	50 (15.9)	5 (11.1)	6 (5.2)	39 (25.3)
외출 도우미가 없어서	26 (8.3)	2 (4.4)	0 (0.0)	24 (15.6)
교통이 불편해서	4 (1.3)	1 (2.2)	1 (0.9)	2 (1.3)
주위의 시선 때문에	3 (1.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	3 (2.0)
주차시설 등 편의시설이 부족해서	2 (0.6)	0 (0.0)	2 (1.7)	0 (0.0)
시간이 없어서	2 (0.6)	0 (0.0)	1 (0.9)	1 (0.7)
경제적 부담으로	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
기타	12 (3.8)	1 (2.2)	2 (1.7)	9 (5.8)
계	314 (100)	45 (100)	115 (100)	154 (100)

출처: 2023년 장애인실태조사 원자료를 분석하여 저자가 구성함

<Abstract>

**Why Are Wheelchair Users with Disabilities Unable to
Go Outside?:
A Survey on Low-floor Bus and Subway Access Among 506
Wheelchair Users in Seoul***

Yoonha Hwang** · Yeongmin Mun***

Hanui Choi**** · Seung-Sup Kim*****

This study sought to investigate out-of-home experiences of wheelchair users, particularly their use of low-floor buses and subways, and to provide insight for improving public transportation. An online survey was conducted, collecting and analyzing responses from 506 wheelchair users in Seoul with physical or brain lesion disabilities. Social and environmental factors such as transportation inconvenience, lack of accessible facilities, and negative attitudes from others were revealed to be major barriers preventing wheelchair users from going outside. Notably, respondents who had recently used public transportation reported anticipating different challenges compared to those who had not, underscoring the importance of

* This research was funded by the “Science and Technology for All” project of the Brian Impact Foundation

** Department of Environmental Health Sciences, Graduate School of Public Health, Seoul National University

*** School of Social Welfare, Chung-Ang University

**** Department of Environmental Health Sciences, Graduate School of Public Health, Seoul National University

***** Department of Environmental Health Sciences, Graduate School of Public Health, Seoul National University

differentiating between these groups when diagnosing issues and developing targeted solutions. Specific challenges identified in public transportation use included discriminatory attitudes toward people with disabilities as well as poor physical accessibility. Based on these findings, the study recommends strengthening social awareness to enhance mobility rights of people with disabilities.

Keywords: Mobility rights for people with disabilities, Low-floor bus, Subway, Public transportation accessibility