

서울시도시기교통본부 요구안

- 수신 : 서울시도시기교통본부 고흥석 본부장
- 발신 : 서울장애인차별철폐연대
- 일시 : 2018.9.7.(금)

1

2019년 7월 장애등급제 폐지에 따른 특별교통수단 '장애인 콜택시' 개선 긴급 대책 마련

요구안

- 2019년 장애인콜택시 이용 (휠체어이용 장애인과 휠체어 이용하지 않는 장애인)으로 구분
- 2019년 예산에 휠체어 이용하지 않는 장애인 이동지원을 위한 임차택시 300대 예산편성

필요성 및 목적

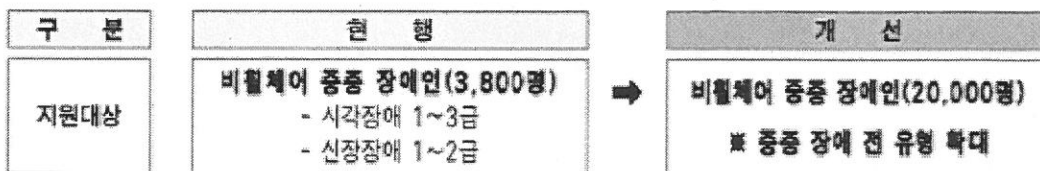
- 특별교통수단인 서울시장애인콜택시는 2003년 1월부터 시작하여 2018년 현재 총 437대 운영으로 나타나고 있음. 이 수치는 이미 교통약자의 이동편의 증진법(이하 교통약자법)에 근거한 법정 기준¹⁾ 대비 102% 운영하고 있음.
- 서울시의 등록된 장애인 39만 명 중 특별교통수단(장애인콜택시)을 이용할 수 있는 1~2급의 장애인은 21.9%이며, 보건복지부가 장애인복지법 개정(2017.12.19.)을 통해 기존의 장애등급(1~6급)을 폐지하고 '장애정도'로 변경하여 종합판정도구를 2019년 7월부터 서비스 제공기준을 적용할 예정에 따라 특별교통수단 이용자 대상 또한 3급까지(서울시 전체 장애 비율 중 16.7%를 차지함) 확대될 것으로 예상됨.
- 이는 기존 이용자에서 2배가 더 늘어날 것임에도 1,2급 장애인 중 200명당 1대 도입 기준으로 현재 서울시에서 운행되고 있는 487대(임차택시 50대 포함)로는 턱없이 부족한 상황이며, 당장 리프트가 장착된 특별교통수단의 이용실태만 보더라도, 보면 휠체어 이용자는 전체의 49%이며, 나머지 51%는 리프트 장착된 차량이 아닌 일반택시로 이용이 가능함에도 불구하고 현재의 리프트 장착 특별교통수단을 이용함으로 수요와 공급의 심각한 불균형을 초래하며 그에 따라 배차 요청시 평균 10~57분의 대기시간이 발생하여 많은 민원이 증가하고 있는 실정임.

1) 교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙 제5조(특별교통수단의 운행 대수) ① 법 제16조제1항에서 "국토교통부령으로 정하는 대수"란 「장애인복지법」 제32조에 따라 등록한 제1급 및 제2급 장애인 200명당 1대를 말한다. <개정 2013.3.23.>

- 이러한 상황에서 서울시는 '제3차 교통약자이동편의증진 5개년 계획'발표를 통해 장애 등급 개편에 맞춰 2022년에는 '장애인콜택시는 휠체어 장애인'을, '바우처택시는 비휠체어 장애인'을 이용하도록 한다. 라고 했지만 이는 당장 내년 상반기부터 구체적인 계획을 가지고 시행이 되어야 할 시급한 상황임에도 매우 안일한 대응이며 결국 장애인콜택시 이용에 있어서 이용자들 간에 전쟁을 부추기는 형식 밖에 되지 않을 것임.

5. 장애인 바우처택시 전 장애유형으로 확대 운영

- **현 황** : 나비콜·국민캡 가입택시(약 8,000대) 운영 중('16.10월~)
 - 이용대상 : 약 3,800명(시각장애인 1~3급, 신장장애인 1~2급)
 - 요금지원 : 택시 이용요금의 65% 지원(최대 15천원/회)
 - 이용횟수 : 월 30회
- **계 획** : 지원대상 확대(시각·신장 장애 → 전 장애유형)



- 센터차량(장애인복지콜, 장애인콜택시)은 각각 지원목적에 맞게 이용범위를 제한하고, 비휠체어 장애인은 바우처택시 이용토록 유도

※ '19.7월 이후 장애등급제 폐지로 장애인콜택시 이용대상이 확대 변경이 예상됨에 따라 장애인 이용편의를 위해 바우처택시 이용대상자 확대 추진

구 분	'18년	'19년	'20년	'21년	'22년
이용인원(명)	3,800	7,000	12,000	16,000	20,000
비휠체어 장애인 바우처택시 이용비율	20%	35%	60%	80%	100%

(제3차 서울시교통약자이동편의증진계획)

- 따라서 **장애등급제 폐지에 따른 이용수요 조사** 및 이용수요에 맞추어서 2019년 하반기에는 휠체어 이용하지 않는 장애인을 위하여 임차(일반)택시 50대외에 **300대를 더 증차**하여 운행토록 하며 이용자 구분에 따라 리프트가 장착된 특별교통수단은 휠체어 이용자로 사용토록 하는 것이 필요함.

□ 요구안

- 장애인 단체 이동지원을 위해 특별교통수단 다양화를 통한 리프트 장착버스 도입
- 리프트 장착버스 시범 10대 운영, 2019년 예산반영
- 특별교통수단으로 장애인콜택시를 운영방식으로 서울시시설관리공단 운영

□ 필요성 및 목적

- 2018.8.31. 국토교통부와외 교통약자 이동권증진회의에서 휠체어 탑승이 가능한 전세버스 운영 방안 마련 논의에서 현재 특별교통수단의 수단을 다양화하고 일부를 전세버스 형태로 운영함으로써 장애인들의 단체 이동 목적에 따른 지원을 합의함.
- 이에 따라 '19. 상반기 내에 법령개정도 추진. 서울수도 현재의 장애인콜택시 운영에 리프트를 장착한 버스를 도입해서 장애인들의 단체 활동을 목적으로 이동할 경우 이동을 지원하도록 내년 예산에 10대의 버스 운영비 반영.

③ 휠체어 탑승이 가능한 전세버스 운영방안 마련

- 광역도(이동센터)에서 전세버스 서비스를 운영할 수 있도록 광역도의 역할 강화를 위한 제도개선과 연계 추진(~'19.상반기)
 - * 광역도(이동센터)의 권한과 역할 등을 강화하는 방향으로 법령 개정('19.상)

합의 사항

- ☞ 특별교통수단 운영에 대한 광역지자체의 역할 강화와 연계하여 특별교통수단 일부를 전세버스 형태로 운영할 수 있도록 제도 개선 방안 마련

요구안

- 서울시 시내 저상버스 2025년까지 100% 도입
- 약속이행에 대하여 서울장애인차별철폐연대와 함께 점검 실시

 필요성 및 목적

- 2015년 12월 3일, 서울시는「장애인 이동권 증진을 위한 서울시 선언」을 통해 2025년까지 저상버스 100% 도입 약속함.
- 서울시는 제3차 서울시교통약자편의증진계획 수립과정에서 2017년 기준 저상버스 도입율 44%(243개 노선 3,112대 운영)를 밝히고 약속에 따라 2022년까지 81% 도입과 일반버스 대체차시 100% 저상버스 도입을 밝히고 있음.

교통수단
 이동교통수단 다양화 및 운영 효율화

1. 저상버스 확대 운영

- 현 황 : 저상버스 도입율 44%('17년말 기준)
- 계 획 : '22년까지 저상버스 81% 도입(37% 중)
 - 일반버스 대체차시 100% 저상버스로 전환
 - ※ 제3차 국가계획 목표 : 서울시 65%, 광역시 45%, 9개도 32%



구 분	'13년	'14년	'15년	'16년	'17년	'18년	'19년	'20년	'21년	'22년
도입대수	217	298	208	286	310	607	978	967	904	650
누적대수	2,196	2,494	2,702	2,988	3,112	3,559	4,276	4,764	5,345	5,799
도입율	32%	35%	36%	39%	44%	50%	60%	67%	75%	81%

- 서울시가 선언한 「장애인 이동권 증진을 위한 서울시 선언」의 내용에는 “2025년까지 시내버스에 대해 저상버스 100%도입을 추진하는 것에 대하여 점검을 요청함.

요구안

- 19년부터 중형 저상버스 도입 마을버스 보급
- 마을버스 대폐차 시 100% 장애인이동권 보장을 위한 중형저상버스 도입 제도화

 필요성 및 목적

- 교통약자법 제3조(이동권) 「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.」의 권리를 실현함.
- 현재 서울시내에 운행되는 마을버스는 휠체어 장애인은 한 대도 이용할 수 없는 상황임. 서울시는 국토교통부에서 19년부터 보급되는 중형저상버스 도입을 20년부터 도입계획이라 밝히고 있음. 이 계획을 19년부터 도입해서 운영할 것을 요구함.
- 또한 마을버스 대폐차시 중형저상버스 도입 100% 도입을 의무화를 조례로 제도화

2. 중형 저상버스 도입

○ 현 황 : 마을버스는 모두 일반버스로 운영 중

(248개 노선, 총 1,570대)



- 국토부에서 '중형' 저상버스 표준모델 개발 완료('17.12월)

※ 국토부 계획 : '17년 시범운영(아산시, 안산시), '18년 양산화 준비, '19년 보급

- 「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」(국토부) 개정 입법 예고('18.4~5월)

○ 계 획 : 관련법규 개정 이후 '20년부터 단계적 도입

- 교통약자 이용이 많은 노선부터 우선 도입

- 2018년 3월 15일 유족 손해배상 청구배상청구 소송과 5월 18일 리프트 설치 역사들에 대한 엘리베이터 설치요구 차별구제청구 소송 중임. **언제까지 장애인이 지하철 휠체어리프트에서 떨어져 죽어야 끝이 나겠는가.** 언제까지 장애인이 휠체어리프트를 이용하다 사고 나면 서울교통공사는 책임없다 발뺌하고, 피해자는 소송을 통해 문제를 해결해야하는가. 김태호 서울교통공사 사장은 2002년 발산역 휠체어리프트 추락참사에 대한 2004년 서울고법 민사 22부(김이수 부장판사)의 판결과 국가인권위원회의 권고를 알고 있는가.

서울고법 민사22부(김이수 부장판사)는 2002년 5월 지하철 5호선 발산역에서 전동휠체어를 이용하던 윤모(당시 62세)씨가 리프트 추락사고로 숨진 것에 대하여 그의 아들(37)이 서울시 도시철도공사를 상대로 낸 손해배상 청구소송 항소심에서 “피고는 원심보다 위자료 5천400만원을 추가지급하라”고 판결했다. 재판부는 “당시 윤 씨는 리프트의 앞쪽 램프가 펼쳐지지 않자 약간 후진한 뒤 전진하는 동력으로 램프를 넘으려다 뒤쪽 램프가 전동휠체어 무게를 견디지 못하고 펼쳐지는 바람에 추락한 것으로 보인다”고 밝혔다. 재판부는 “**사회적 약자인 장애우들은 인간적 존엄과 가치, 행복을 지킬 수 있게 시설 접근권이 보장돼야** 하는데 피고는 사고 전 수차례 안전문제를 지적받았을 뿐만 아니라 역무원들이 당시 윤 씨가 안전하게 리프트를 타도록 작은 배려도 해주지 않았다”며 “1심 8천8백7십만원에 위자료 5천4백만원을 더해 총 1억4천270만원을 지급하라”고 판시했다.

- 서울교통공사 김태호 사장은 신길역 휠체어리프트 추락참사에 대하여 공개사과하고, 언제까지 휠체어리프트를 철거하고 1동선 미확보 역사에 대한 현황과 엘리베이터 설치계획을 직접 밝혀야 함.

6 지하철 이동 시 안전대책 마련

요구안

- 지하철 지상엘리베이터에서 장애인의 이동지원 호출 안내 버튼 설치

필요성 및 목적

- 여전히 남아있는 지하철 리프트 이용과 승강장과 지하철과의 간격으로 위험한 상황이 지속되는 것을 막기 위해 이동지원을 통해 안전대책을 마련할 필요가 있음.

- 지하철 이용하기 위해 엘리베이터 타는 곳에 장애인 이동지원서비스 안내와 호출버튼을 통해 지원을 받아 승하차시 이동지원을 연결할 서비스 마련.

7 장애인이동권 증진을 위한 서울시 선언 모니터링 및 장애인이동권보장 거버넌스 회의 정례화

요구안

- 2015년 선언된 장애인이동권 증진을 위한 서울시선언에 대한 모니터링 실시
- 장애인이동권보장을 위한 거버넌스 회의 실질적 논의를 위한 정례화

필요성 및 목적

- 2015년12월 3일 선언된 장애인이동권증진을 위한 서울시 선언이 제대로 지켜지는지에 대한 모니터링 실시를 통해 서울시장에게 보고서 제출함으로써 책임을 다하는 모습이 필요함.
- 기존에 구성된 장애인이동권보장을위한 거버넌스는 선언 이후에 한번도 열리지 않고 있는 상황임. 이에 실질적 논의를 통해 장애인이동권 보장을 위해 정례화할 필요가 있음.

**8 모두를 위한 교통정책
서울시내버스 완전공영 정책으로 미세먼지, 교통채증 OUT**

- [준공영운영] 장애인·노인 서울시 시내버스 무상요금 지원
- [완전공영운영] 서울시 시내버스 이용 모두에게 무상요금 실시

요구안

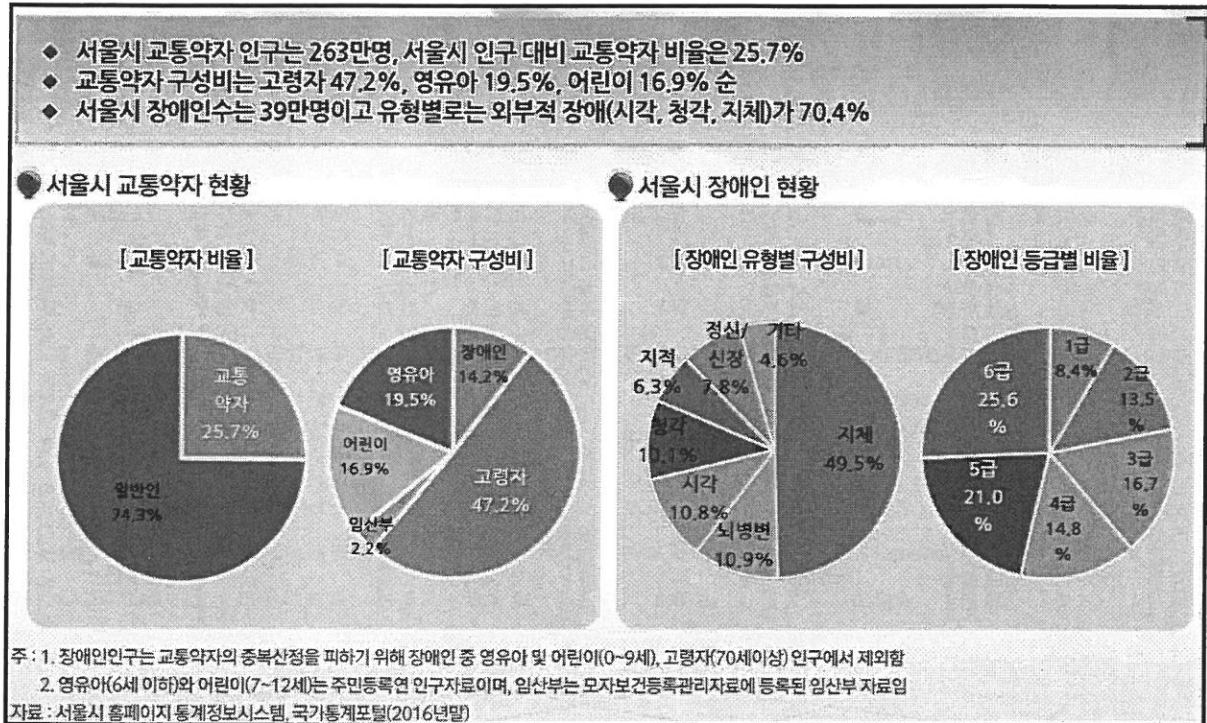
- (현재) 준공영체제 ▷ 장애인·노인 시내버스 무상요금 지원
- 완전공영체제 전환 ▷ 시내버스 무상요금 시행

필요성 및 목적

- 미세먼지, 교통채증 해결을 위한 방안 중 하나로 ▲서울시내 진입 자가용 2부제 전면화 등을 통한 정책을 실시하고, 더불어 대중교통을 보다 빠르고 편리하고 안전하게 일상적으로 이용하게 함으로 미세먼지·교통채증 OUT을 적극적 추진함. 이에 ▲현재의 서울시내 버스 준공영을

완전공영으로 전환하여 서울시내 버스 이용자 모두에게 무상요금을 실시.

- 완전공영의 방향으로 정책을 확대하기 위해 ▲첫 번째 단계로 시내버스 요금을 우선 교통약자(장애인, 고령자(65세 이상), 임부와 산부, 영유아(0-6세) 및 어린이(7~12세)) 중 장애인(교통약자 대비 14.2%)과 노인(교통약자 대비 47.2%)에게 먼저 무상으로 이용하게 하여 지하철과 시내버스의 수송 분담을 나누고 시내버스 이용을 활성화함.



※ 서울시인구 1,020명(2016년말 기준) 중 교통약자는 263만명(25.7%)이며, 2019년에는 고령화사회 진입. 1단계 버스요금 무상 실시 대상(장애인,노인)은 160만명 으로 추정됨.

- 서울시는 「장애인이동권증진을 위한 서울시선언」을 통해 2025년까지 시내버스의 100% 저상버스 도입을 약속한 상황임.
- 2017년 서울시내 저상버스 도입현황은 45% 정도이며, 타 도시에 비하여 저상버스 도입은 매우 높은 편임. 그러함에도 불구하고 저상버스가 다니지 않는 지역이 있으며 노선연계 및 환승되지 않음으로 휠체어 이용 장애인의 저상버스 이용률이 매우 저조한 것으로 나타남.
- 저상버스 이용률이 저조한 이유는 유료요금 인한 경제적 부담으로 때문임. 이에 비하여 지하철은 무료로 이용하고 있기 때문에 많은 장애인은 지하철 이용하고, 지하철 노선이 없는 경우 유료요금 저상버스 보다 대중교통 수준의 유료요금 장애인콜택시 이용하는 편임.
- 노인의 경우에도 요금 때문에 버스를 이용하기보다 지하철을 대부분 이용하고 있기에 지하철의 경우 수송 분담을 많이 지게 됨.
- 서울시는 2025년까지 저상버스 100% 도입과 함께 장애인·노인을 대상으로 시내버스 버스 요금 무료를 통해 교통약자의 경제적 부담을 감면하고 저상버스를 보다 적극적으로 이용할 수

있도록 교통정책을 실시함.