

# 세계지방자치동향



## 지방재정

- (한국) 지방자치단체 보조사업의 정부 간 비용부담 비율 개선방안

## 지역발전

- (일본) 도쿄 올림픽을 앞둔 일본의 교통 배리어 프리정책
- (오스트리아) 오스트리아 잘츠부르크의 주택 후원



---

## 도쿄 올림픽을 앞둔 일본의 '교통 배리어 프리' 정책

---

### 개요

- 배리어 프리(barrier Free)는 장애인 및 고령자 등의 사회적 약자들의 사회생활에 지장이 되는 물리적인 장애물이나 심리적인 장벽을 없애기 위해 실시하는 운동 및 시책을 의미함
- 일본은 도쿄 올림픽·패럴림픽 개최를 앞두고 장애인, 노인, 외국인 등 이동에 제약을 받는 이용자에 대한 배리어 프리를 추진하고 있음

### 일본의 교통 분야 배리어 프리 정책의 변천

- 2000년, '고령자, 신체장애자등의 공공교통기관을 이용한 이동의 원활화에 관한 법률 (이하, 교통 배리어 프리법)'이 제정되어, 철도와 버스를 비롯한 공공교통기관과 더불어 철도역 등의 주변 도로와 역 앞 광장, 통로 등 이동 경로의 통합적인 배리어 프리화를 추진
- 2006년, 건축물의 배리어 프리에 대해 규정하는 '고령자, 신체장애자등이 원활히 이용할 수 있는 특정 건축물의 건축의 촉진에 관한 법률 (이하, 하트 빌딩법, 1994년 제정)과 통합하여 공공교통기관 이외의 건물, 도로, 공원 등의 일체적인 배리어 프리화를 촉진하는 '고령자, 장애자등의 이동 등의 원활화 촉진에 관한 법률 (이하, 배리어 프리 신법)'을 개정
- 2013년, 도쿄 올림픽·패럴림픽의 개최가 결정되었고, 2017년 '유니버설 디자인 2020 행동계획'을 발표함
- '유니버설 디자인 2020 행동계획'의 골자는 공생 사회의 실현을 위해 국민 의식과 개인행동을 변화시키는 '마음의 배리어 프리'를 학교, 기업, 지역 등에서 실시하고, 마을 만들기 측면에서 유니버설 디자인을 추진하는 것임
- 교통 관련 분야에서는 '배리어 프리법' 등 관계 시책의 재검토와 더불어, 경기장 주변, 공항 등의 중점적 배리어 프리화, 유니버설 디자인 택시, 배리어 프리화 공항버스 도입 촉진, 도쿄뿐만 아니라 전국 각지에서 높은 수준의 배리어 프리화 추진, 관광지의 배리어 프리 정보 제공, ICT 기술 활용, 화장실 이용 환경 개선, 역무원의 응대 수준 향상 등의 내용을 포함하고 있음

## 기존 배리어 프리화의 문제점과 그에 따른 개정

- 배리어 프리화의 현황과 주요 개정 내용은 표 1, 표 2와 같음
- 수치만으로 평가할 수 없는 문제도 있다는 점, 장애인 당사자가 느끼는 배리어 프리의 부족한 점 등을 개선하는 방향으로 개정
- 국제 패럴림픽위원회(IPC)가 정하는 Accessibility Guide와 일본의 배리어 프리 기준에 입각한 'Tokyo 2020 Accessibility Guide'를 책정하여 공표

| 표 1 | 배리어 프리화의 현황

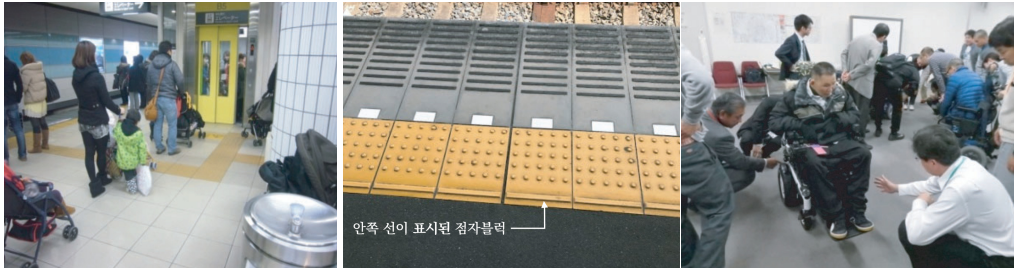
	2016년도 실적	2020년도 목표치
여객시설의 배리어 프리화 현황 (일일이용자수 3000명 이상)		
- 시각장애인 유도용 블록 (대상시설수 3655)	93.8%	100%
- 단차 제거 (대상시설수 3655)	87.2%	100%
- 장애인용 화장실 (화장실이 있는 3415 시설을 대상)	84.2%	100%
차량 등의 배리어 프리화 현황 (대상 차량 총 수에 대한 비율)		
- 철도 차량 (총 5만 2212)	67.7%	70%
- 계단 없는 버스 (총 4만 5467)	53.3%	70%
- 여객선 (총 663)	40.3%	50%
- 항공기 (총 612)	97.1%	90%
- 택시	15,128대	28,000대

자료 : SAWADA Daisuke(2019)

| 표 2 | 2018년 여객시설의 이동등 원활화 기준 및 가이드라인의 개정 내용

현황 / 과제	개정 내용
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 현행 : 한 동선 이상을 배리어 프리화 할 것</li> <li>• 한 동선만 배리어 프리화 되어 있어 일반적인 동선보다 장거리, 장시간 이동해야 함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 배리어 프리 동선의 최단 경로화</li> <li>• 배리어 프리 동선의 복수화</li> <li>• 환승 동선의 최단 경로화</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 현행 : 엘리베이터 최저 규모는 11인승 이상일 것</li> <li>• 휠체어 이용자 이외에도 유모차, 캐리어 등을 가진 이용자 등 이용자가 많아 장시간이 소요됨 (사진 1)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 여객 시설의 이용자 상황에 따라 엘리베이터의 대형화 및 복수화</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 현행 : 1 개소 이상의 다목적 화장실을 설치할 것</li> <li>• 다목적 화장실이 혼잡하여 사용에 장시간 소요</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 배리어 프리 화장실의 복수화, 분산화</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 시각장애인의 철도역 선로 추락 사고가 발생</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 스크린 도어가 설치되지 않은 경우, 안쪽 선이 있는 점자 블록을 설치 (사진 2)</li> <li>• 블록은 JIS T 9251 규격으로 통일</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 플랫폼과 차량바닥면과의 단차, 간격으로 인해 휠체어 사용자가 승무원의 도움 없이 스스로 승차 불가</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 단차, 간격을 해제하도록 가이드라인으로 기술 (구체적 수치기준은 검토)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 현행 : 열차 1량에 1개소 이상 휠체어 공간을 설치할 것</li> <li>• 열차 차량내 휠체어 공간이 부족함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 열차 1량에 2개소 이상 휠체어 공간을 설치</li> </ul>

자료 : SAWADA Daisuke(2019)



| 사진 1 | 엘리베이터를 기다리는 행렬 | 사진 2 | 플랫폼의 점자블럭 | 사진 3 | 연수 프로그램의 모습

### 소프트 면에서의 배리어 프리화

- 도쿄 올림픽·패럴림픽에 대응하기 위해 일본은 배리어 프리법의 개정을 시행하였고, 그 이념으로서 ‘공생 사회의 실현’, ‘사회적 장벽 제거’를 제시
- 시설 정비라는 하드 면에서의 접근뿐만 아니라, 교통 종사자에 의한 승객 응대의 측면에서 적절한 대응의 중요성이 대두되는 등 교육의 중요성도 명시하고 있음
- 일례로서, 버스 운전사나 역무원 등의 교통 사업자를 대상으로 배리어 프리 연수 프로그램을 시행하여, 장애인 당사자가 프로그램의 기획 단계부터 참여하여 강사로서 활동하고 있음(사진 3)
- 장애인 강사는 실제 교통기관 이용의 문제점 등을 전달하고 연수자와의 의견 교류를 통해 해결책을 모색함 (예, 공간이 한정적인 버스에 한 번에 많은 휠체어 이용자가 탑승하는 경우의 대응책 등)
- 더불어, 정보 제공의 기술이 진화함에 따라, 시각장애인등의 정보 장애 등을 해결하기 위한 ICT 기술 응용의 필요성이 대두되고 있음

### 시사점

- 우리보다 앞서 고령화를 겪고 있는 일본은 도쿄 올림픽·패럴림픽을 계기로 사회 전반의 배리어 프리를 촉진하고 있고, 그 중에서도 ‘교통 배리어 프리’에 초점을 맞추어 추진 상황을 살펴봄
- 엘리베이터, 다목적 화장실 등 시설 정비 측면에서의 하드 대책과 더불어 장애에 대한 국민 의식과 지식의 향상 측면에서의 소프트 대책 역시 중요하게 고려하고 있음
- 장애인 당사자가 계획 단계부터 참여하고, 사후에도 정기적인 평가 및 재검토를 거듭하는 등 장애인 당사자의 단계적이고 지속적인 참여를 통한 새로운 발견 및 시설 계획과 시공 종사자, 교통 종사자의 이해 촉진을 도모함

## 참고문헌

- 澤田大輔, 「2020年に向けた交通針阿夫利の政策と整備の取組について」, 精密工学開始, Vol.85, No.1, 2019
- Tokyo 2020 Accessibility Guide (<https://tokyo2020.org>)
- バリアフリー新法および基本構想の概要について

---

**김지윤** 통신원

(도쿄대학 도시공학전공 박사과정)

jiyoon-k@iis.u-tokyo.ac.jp