



기획

Special Article

“취약계층을 위한 지역사회 정책”

영국의 치매 친화 지역사회 정책 | 남궁은하

건강하고 활력 있는 고령화를 위한 독일의 지역사회 정책 | 세바스찬 메르켈, 헨리케 랭거

미국의 고령친화 지역사회 정책 | 최연진

싱가포르의 아동 권리와 아동친화적 스마트 도시 | 이정음

일본의 배리어프리 관련 도시 정책의 동향 및 시사점: 건축·도시 관련 법규를 중심으로 | 전성민

일본의 배리어프리 관련 도시 정책의 동향 및 시사점: 건축·도시 관련 법규를 중심으로

Trends and Implications of the Barrier-Free Law in Japan

전성민 (한국관광공사 관광복지센터 전문위원)
Jeon, Sungmin (Korea Tourism Organization)

일본에서 배리어프리에 관한 정책은 1960년대 말 시작되었으며, 초고령화에 따른 도시 문제해결을 위한 제도적 정비과정과 2020년 도쿄올림픽·패럴림픽 개최를 거치며 현재는 도시 정책의 가장 기본이 되는 정책으로 자리 잡았다. 정책의 대상 또한 초기에는 '장애가 있는 사람'을 위한 특별한 배려로 이해되었다면, 현재는 장애인을 포함한 사회 구성원 모두를 위한 정책으로 이해되고 있다. 정비의 대상도 과거에는 도시의 물리적 '장애물' 제거가 목표였다면 현재는 정보적·제도적·심리적 영역에 이르는 모든 '장애물'을 제거하는 개념으로 발전하였다. 초고령화와 장애인 이동권, 탈시설화 정책 등은 한국 사회가 직면하고 있는 중요한 문제이므로, 이 글을 통해 우리보다 앞서 논의가 시작된 일본의 정책들을 살펴보려 한다.

1. 들어가며

일본 사회가 도시의 물리적 환경이 장애를 가진 사람들에게 문제가 된다고 느끼게 된 것은 1964년 도쿄올림픽·패럴림픽을 개최하면서였다. 일본은 고도 경제성장기를 거치며 경제적 발전을 이룩하였고, 신칸센 개통과 건설 붐은 도시의 모습을 획기적으로 바꾸어 놓았다. 하지만 올림픽 직후 개최된 패럴림픽을 통해 본 당시의 도시 모습은 장애가 있는 사람은 철저하게 배제된 도시 환경이었다(丸山一郎, 1994).

이후 1960년대 말 시민사회 등이 주축이 된 배리어프리¹⁾ 관련 운동이 각지에서 일어났으며, 1980년도 후반까지 「복지 마을 만들기²⁾ 조례」 등 지자체의 조례 제정으로 이어지는 성과가 있었다. 이는 향후에 일본 정부에서 1994년 제정한 「고령자·신체장애인 등이 원활하게 이용 가능한 건축물의 건축 촉진에 관한 법률」(약칭: 하트빌딩법)³⁾의 토대가 되었다. 배리어프리와 관련된 운동이 복지 시책에 그치지 않고, 도시 정책으로 발전, 정착한 것은 의미가 있다.

일본 사회에서 배리어프리 정책이 추진된 또 다른 배경은 인구의 급속한 고령화이다. 서구의 경우 인구 고령화가 50~100년에 걸쳐 서서히 진행된 반면, 일본은 제2차 세계대전 이후 벌어진 극단적인 인구 구성 변화로 인해 단 24년 만에 급격하게 고령화가 진행되었으며, 현재는 세계에서 가장 고령화율이 높은 사회가 되었다.⁴⁾ 급속한 고령화 과정에서 고령자의 사회 참여, 고령기의 주거 문제, 사회 지원, 공공 공간의 배리어프리가 사회적 문제로 제기되었고 그 일환으로 관련 제도가 정비되어 온 측면도 있다. 급속한 고령화에 따른 도시 인프라 정비, 장애인의 이동권 해결, 장애인의 사회 참여를 위한 ‘탈시설화’ 이슈는 현재 한국 사회도 직면하고 있는 중요한 문제이다. 인구의 고령화 추이가 비슷하고 건축·도시 관련 제도가 유사한 일본의 제도는 한국 사회에 참고가 될 수 있다.

현재 일본 도시 정비와 관련하여 시행 중인 배리어프리 관련 법률로는 국가적 단위에서 적용되는 「고령자·장애인 등의 이동 원활화의 촉진에 관한 법률」(이하, 배리어프리법)과 지방자치단체 단위에서 시행 중인 「건축물 배리어프리 조례」, 「복지 마을 만들기 조례」가 있다. 「복지 마을 만들기 조례」는 시민운동을 통해 발전하였고, 국가적인 법률이 제정되고 난 이후에는 그 역할이 다소 변화하여 법·제도를 보완·강화하는 역할을 담당하고 있다(그림 1).

이 글에서는 일본의 도시계획과 관련한 배리어프리 법률의 발전 과정 및 특징을 분석하고

1) 배리어프리(Barrier-Free)란 1974년 ‘국제장애인생활전문가회의’ 보고서 「배리어프리 디자인」이 작성되면서 처음 사용된 용어로서, 과거에는 주로 건축 관련 용어로 장애인을 위한 ‘물리적 장애물’을 제거하는 의미로 사용되었다. 지금은 의미가 확장되어 모든 사람의 사회 참여를 방해하는 ‘물리적’, ‘사회적’, ‘경제적’, ‘심리적’ 장애물을 제거하는 의미로 사용된다.

2) 「복지 마을 만들기」란 고령자, 장애인, 임산부, 일시적 부자유자 등 신체적·정신적 불편이 있는 사람도 다른 사람들과 동등하게 사회 참여가 가능한(노멀라이제이션) 도시를 만든다는 개념이다.

3) 「하트빌딩법」은 일본 최초로 고령자, 장애인 등의 건축물 이용을 고려해 만들어진 배리어프리 관계 법령이다.

4) 고령화 사회(65세 이상 인구 7% 이상)에서 고령 사회(65세 이상 인구 14% 이상)에 도달하는 기간은 프랑스가 126년, 스웨덴이 85년, 미국이 72년 걸렸으며, 비교적 짧은 기간으로는 영국이 46년, 독일이 40년인 데 비해 일본은 그 기간이 24년, 한국은 17년으로 세계에서 유례를 찾아보기 힘든 속도로 고령화가 진행 중이다(內閣省, 2020에서 재편집).

국내의 제도적⁵⁾ 개선과 관련된 시사점을 찾으려 한다.

그림 1. 일본 배리어프리 관련 제도의 종류 및 관계

최저한의 기준 ↓ 대상 규모의 확대 용도의 추가	국가 배리어프리법 고령자·장애인 등의 이동 원활화 촉진에 관한 법률	필요 최저한 법적 의무 법에서 정하는 특별 특정 건축물(불특정다수 또는 장애인, 고령자가 많이 이용하는 시설)	건축법에 기초한
	도 도쿄도 건축물 배리어프리 조례 고령자·장애인 등이 이용하기 쉬운 건축물 정비에 관한 조례	필요 최저한 법적 의무+도쿄도 독자적인 의무규정 법에서 정하는 특별 특정 건축물(불특정다수 또는 장애인, 고령자가 많이 이용하는 시설)에 더해 학교 시설, 공동주택(다수가 이용하는 시설) 등이 포함	확인 신청
	도 도쿄도 복지 마을 만들기 조례	도쿄도 건축물 배리어프리 조례+도쿄도 독자적인 의무규정 도쿄도 건축물 배리어프리 조례 대상 시설(불특정다수 또는 다수에 대해 관람석, 객석, 공공 통로 등을 포함하여 적용 대상 확대	조례에 의한 신고
	시 후추시 복지 마을 만들기 조례	도쿄도 복지 마을 만들기 조례+후추시 복지 마을 만들기 조례 도쿄도 복지 마을 만들기 조례에 더해 대상 시설 확대	

자료: 府中市. (n.d.). 府中市福祉のまちづくり条例とバリアフリー法等との関係について. Retrieved from <https://www.city.fuchu.tokyo.jp/gyosei/kekaku/singikyogi/kenko/fukushinomatidukuri/H29-3shinngikai.files/29-3shiryuu2-.pdf> 2022. 8. 22. 홈페이지 자료를 바탕으로 재편집.

2. 일본 배리어프리 관련 도시 정책 발전 과정

이 장에서는 일본의 복지 마을 만들기 및 배리어프리 관련 활동과 정책의 연혁에 대해 살펴 보려 한다. 일본의 배리어프리 관련 제도 변화는 다음과 같이 크게 10년 단위로 구분할 수 있다.

가. 배리어프리 운동의 시작(1960년대 말~1970년대)

일본에서 배리어프리에 관한 시민운동이 처음 시작된 것은 1967년 미야기현 센다이시의 지체장애인협회 직원에 의해 시작된 ‘중증 심신장애인 아동 외출 지원 운동’, 1969년 센다이시 교외 지역의 장애인 수용시설 입소자와 봉사활동 단체 ‘무지개회’가 추진한 ‘장애인 생활권 확장 운동’이 발단이라고 보고 있다(高橋儀平, 2019). 센다이 그룹으로 불리는 이들은 몸이 불편한 아동을 위한 휠체어 보급 운동, 국제재활훈련협회(Rehabilitation International, RI)에서 정한

5) 일본 「배리어프리법」과 대응되는 국내의 법률로는 교통시설 및 이동에 관한 법률인 「교통약자의 이동편의 증진법」(약칭: 교통약자법)과 건축물 등 시설물의 이용에 관한 법률인 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률」(약칭: 장애인등편의법)이 있다.

국제 접근성 심벌 마크(International Symbol of Access, ISA)⁶⁾ 보급 활동 등 다양한 시민활동을 진행하였고, 이는 1970년대의 ‘복지 마을 만들기’ 운동으로 발전하였으며, 센다이시뿐만 아니라 전국의 시민운동에 영향을 주었다(丸山一郎, 1994).

한편 국가 단위에서는 1973년 후생성이 최초로 ‘신체장애인을 위한 복지도시 모델’ 사업으로 센다이, 다카사키, 군마, 니시노미야, 시모노세키, 기타큐슈 6개 도시를 지정하였다(丸山一郎, 1994). 복지행정 정책이긴 하지만 국가적 단위에서 시작된 최초의 배리어프리화 지원 사업이었다. 지자체로는 1974년 마치다시가 전국 최초로 휠체어 사용자도 자유롭게 이동할 수 있는 마을 만들기를 표방하며 「복지 환경 정비 요강」을 제정하였다(高橋儀平, 2019). 이 요강은 지자체가 조례로 정하는 건물을 설계할 때 시가 정한 배리어프리 기준에 부합하는가를 행정지도 하는 것으로, 이후 1980년대 후반까지 60여 개 도시에 복지 환경 정비 요강이나 복지 마을 만들기에 대한 정비 지침을 제정하게 하는 데 영향을 주었다(高橋儀平, 2019).

1970년대의 활동들은 장애인의 권리 보장을 위한 사회운동적 성격이 강했으며, 복지시설 경영자를 포함한 시민사회 전체의 지지를 받지 못했다. 하지만 이 시기의 ‘복지 마을 만들기’ 운동이 장애인만을 위한 것이 아니라 사회 전체를 위한 것이라는 사상은 오늘날의 유니버설 디자인 사상과도 일치하며, 지금도 일본 도시 정책의 기초가 되고 있다.

나. 유엔 ‘세계 장애인의 해’와 노멀라이제이션 사상(1980년대~1990년대)

유엔은 1981년을 ‘세계 장애인의 해’로 정하고 장애인의 ‘완전한 참가와 평등’을 주제로 국제적 운동을 전개하였다. 세계 장애인의 해의 구체적인 행동 목표에 따라 장애가 있는 사람들을 사회 구성원으로 받아들이고 누구나 지역사회에서 함께 살아갈 수 있는 사회를 만들어 가야 한다는 ‘노멀라이제이션’ 사상이 일본 사회에 도입되었고, 사회복지 분야뿐만 아니라 도시 환경의 배리어프리화와 관련된 제도에도 많은 영향을 주었다(高橋儀平, 2019). 1983~1992년을 유엔에서는 ‘장애인 10년’으로 정하였는데, 이 기간은 일본뿐만 아니라 아시아의 다른 나라들의 제도 제정에도 영향을 주었다.⁷⁾

6) 1969년 아일랜드 더블린에서 개최된 국제재활훈련협회(RI) 총회에서 제정된 것으로, 장애인도 이용 가능한 시설이나 설비가 있음을 표시하기 위해 만들어진 마크이다.

7) 국내에서도 세계 장애인의 해를 계기로 1981년 「심신장애자복지법」이 제정되었다. 1988년 올림픽 이후 「장애인복지법」으로 전면 개정되

교통 분야에서는 건설성(建設省)이 1985년 시각장애인용 점자블록 설치 지침을 제정하였고, 1991년 국제재활훈련협회(RI) 세계 대회가 일본에서 개최되면서 교통의 접근성에 대한 운동이 시작되었다(高橋儀平, 2019). 이 운동을 통해 1991년 리프트 장착 버스 운행, 1993년 철도역의 엘리베이터 정비 지침 제정, 1997년 저상버스 운행이 시작되었으며, 이후 2000년 「교통배리어프리법」 제정의 발판이 되었다(高橋儀平, 2019).

한편 1980년대 후반부터는 본격적으로 고령화 사회에 대비한 인프라(마을 만들기, 건축, 교통 등) 조성 및 소프트웨어(사회 지원, 고용 등) 등 다양한 분야의 의제가 논의되기 시작하였고, 건축 분야에서는 「하트빌딩법」⁸⁾이 제정되었다(高橋儀平, 2019).

이 시기를 거치면서 장애인 단체 등 시민단체들도 요구형 투쟁이나 시민운동에서 나아가 행정계획에 참여하거나 전문가들과 협력 작업을 하는 움직임이 생겨나게 되었다.

다. 배리어프리 관련 법·제도의 발전(2000~2010년)

2000년에는 관련 법·제도의 진전이 있었다. 2000년 5월에는 1970년대부터 장애계의 오랜 숙원이었던 「교통배리어프리법」이 제정되었다. 「교통배리어프리법」이 시행되면서 신규 철도역 및 철도 차량 등의 배리어프리화가 의무화⁹⁾되었고, 지역에서는 면(面)적 배리어프리 정비를 목표로 하는 「교통 배리어프리 기본 구상」¹⁰⁾이 제도화되었다. 이로써 건축물과 함께 지역에서의 이동을 위한 교통수단 및 교통시설의 배리어프리화가 실현되게 되었다.

이후 2002년에는 「하트빌딩법」이 개정되면서, 2,000㎡ 이상(공중화장실의 경우 50㎡ 이상)의 신규 건축물(특별 특정 건축물¹¹⁾)에 대해 배리어프리화가 의무화되었으며 건축법과 동등하게 인허가 법률이 되었다.

2005년 「교통배리어프리법」이 시행되고 난 후 5년이 지난 시점에 도시, 건축, 교통, 지역

며 배리어프리와 관련된 '편의시설'이라는 개념이 처음 명문화되었다.

- 8) 「하트빌딩법」, 제정은 기술 기준으로서 전국 공통의 배리어프리 기준을 정립한 데 그 의미가 있다. 이 법에서는 준수해야 할 최최한의 기준인 '기초적 기준'을 제시하였으며, 계획상 권장하는 기준을 '유도적 기준'으로 정하고, 유도적 기준을 준수하는 건축주에 대해서는 인센티브 조항(융자를 상한 및 세제상 혜택)이 있었다. 하지만 1994년 법 제정 당시에는 한계도 있었다. 건축기준법과는 별개의 임의(노력 의무법) 법률이었고, 지도와 조연도 대상 시설이 한정되어 있는 등 건축 인허가와 관계가 없었다. 이후 2002년 개정을 통해 건축기준법과 동등한 인허가법으로 개정되었다.
- 9) 기존 여객시설 및 차량에 대해서는 노력 목표가 설정되었다.
- 10) 단순히 하나의 교통시설을 정비하는 것이 아니라 역을 중심으로 한 보행권역 전체의 배리어프리화를 추진하는 계획을 수립하였다.
- 11) 「하트빌딩법」의 의무 대상이 되는 시설로서 "불특정다수 또는 고령자, 장애인이 주로 사용하는 시설"로 법률(법 5조)에서 지정한 용도의 건축물을 의미한다.

생활의 거점 등 연속적이고 일체적인 배리어프리화의 필요성에 대한 사회적 논의가 일어나게 되었고, 2006년 「교통배리어프리법」과 「하트빌딩법」이 통합된 「배리어프리법」¹²⁾이 탄생하였다. 「배리어프리법」 시행은 일본 도시의 배리어프리 관련 정책에서 가장 의미 있는 제도적 진전이라 평가할 수 있다. 이 법은 현재 일본 도시계획에서 적용되는 현행 법률이며 그간의 이념들이 집약된 법률이다. 3장에서는 법 시행이 갖는 의미, 법의 적용 방법, 최근 개정 내용, 시사점에 대해 자세히 다뤄 보기로 한다. 「배리어프리법」 시행을 통해 장애인을 비롯한 사회적 약자들은 단순한 정책의 수혜자가 아닌 참여자, 평가자의 위치를 보장받게 된다.

3. 「배리어프리법」 시행과 2020 유니버설 디자인 행동 계획

가. 「배리어프리법」 시행의 의미

앞서 「배리어프리법」의 시행은 일본에서 가장 의미 있는 제도적 진전이라고 언급하였다. 또한 법 시행 후 16년이 지난 현재 기준에 시행된 어떤 정책보다 장애인이나 고령자에게 환경적 변화에 대한 체감 정도가 큰 법률로 평가되고 있다. 「배리어프리법」 시행의 의미는 다음과 같다.

1) 장애의 범위 확대

기존 법률에 비해 장애의 범위가 확대되었다. 과거에는 고령자나 신체장애인(지체·시각·청각장애인)이 대상이었지만, 이에 더해 지적·정신·발달장애인이 정책의 대상자로 명확하게 규정되었다. 이러한 대상자 확대는 일본 배리어프리 관련 시책의 중대한 변화로 이어진다. 기존의 정책들이 물리적 환경 개선 등 하드웨어적 개선이 중심이었다면, 이에 더해 소프트웨어 및 서비스와 연계한 ‘마음의 배리어프리’ 시책이 확충되었다. 도시 환경 개선과 관련해 이용자의 관점에서 생활에서 발생하는 모든 면의 ‘장애물’을 제거해야 한다는 개념으로 전환한 것은 매우 중대한 변화라고 할 수 있다.

12) 「배리어프리법」의 정식 명칭은 「고령자·장애인 등의 이동 원활화의 촉진에 관한 법률」이며, 약칭으로 「배리어프리법」 또는 기존 법률과 차이를 두기 위해 「배리어프리 신법」으로 사용된다.

2) 면적·일체적 정비 추진 및 당사자 참여

건축물, 교통수단, 여객시설, 도시 공원, 노상주차장, 이를 연결하는 도로(이동 원활화 경로) 등 기존에 개별적으로 정비되던 시설에 대해 지역에서 일체적·면(面)적 정비가 이루어질 수 있는 기본 구상 제도가 실시되었다. 「배리어프리법」 제25조에 의해 지자체는 ‘기본 구상¹³⁾’을 정하고 ‘중점 정비 구역’을 지정해 국가·지방 공공단체·민간(시설 설치 관리자) 등 다양한 관계자와 상호 협력하여 일체화된 정비를 실시할 수 있는 제도가 마련된 것이다. 또한 국가 및 지자체는 배리어프리에 관한 정비 목표를 설정하게 되며, 기본 구상의 책정 및 추진에서 장애인·고령자 등 당사자의 참여가 불가결하다고 법에 명시하였고, 한 번의 설계와 시공으로 끝나지 않고 단계적·지속적인 정비가 이루어질 수 있는 제도적 장치를 마련하였다. 「배리어프리법」의 개요는 [그림 2]와 같다.

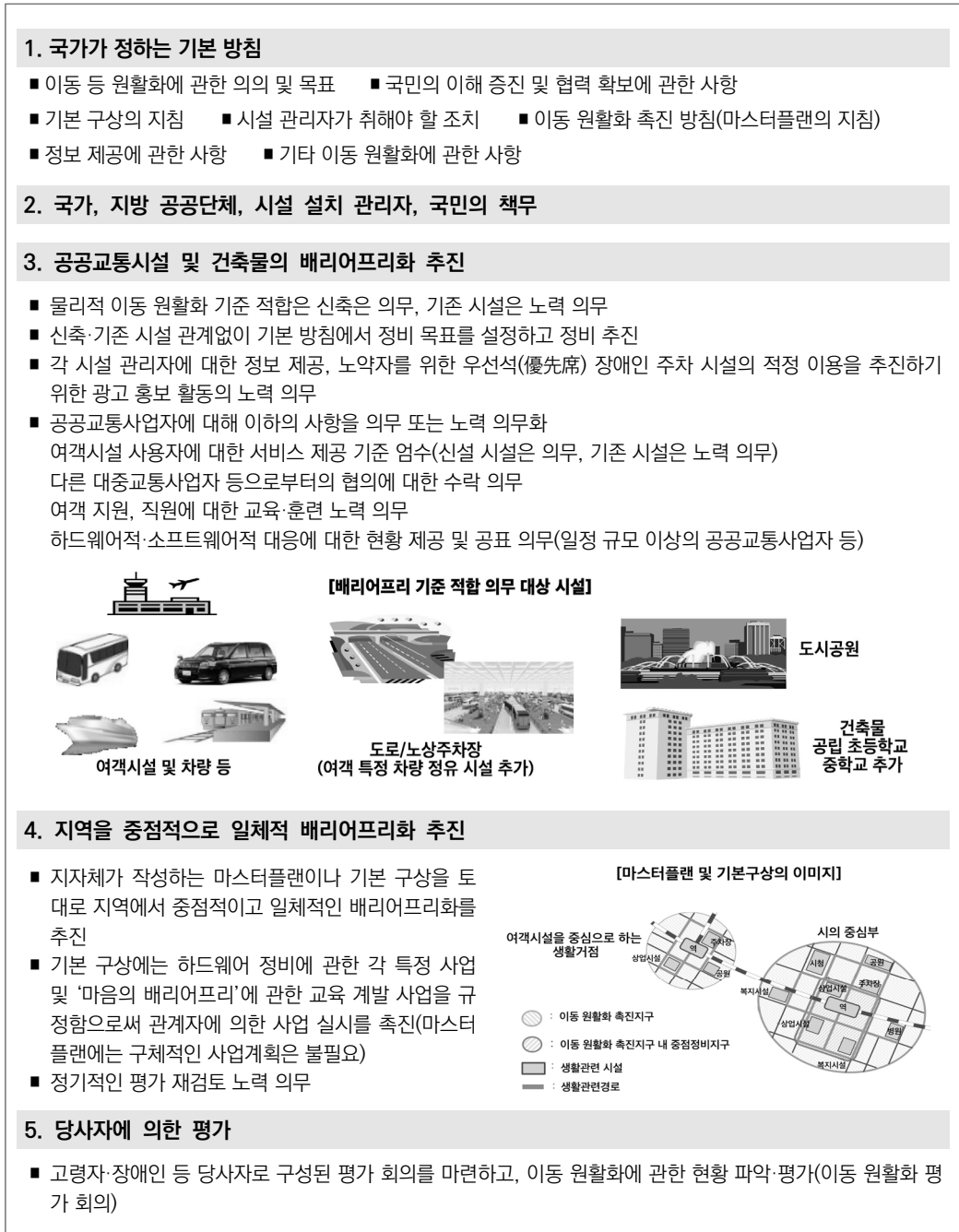
나. 2020 유니버설 디자인 행동 계획과 「배리어프리법」의 개정

2006년 「배리어프리법」 시행 이후 일본의 도시계획에서 배리어프리화는 상당한 진전을 보였다. 하지만 몇 가지 과제도 남아 있었다. 지방과 대도시 간 배리어프리화의 지역적 편차가 상당했고, 지자체의 배리어프리 기본 구상 책정률이 저조(2019년 3월 기준 1,741개 지자체 중 304개의 지자체가 책정)하였다(国土交通省, 2021). 이 말은 일상생활에 인접한 시설들의 배리어프리화가 지연되고 있다는 의미이다. 이러한 문제에 대한 반성과 「장애인차별금지법」 시행(2013년), 2020 도쿄올림픽 유치 준비(2013년에 유치가 결정됨) 등이 배경이 되어 2017년 일본 정부는 ‘2020 유니버설 디자인 행동 계획’을 수립하고, 2018년 「배리어프리법」을 개정하게 된다.

개정된 법률에서는 유엔 장애인 권리 조약 이념을 반영해 ‘사회적 장벽 제거’, ‘공생 사회 실현’ 개념이 명기되었다. 이것은 과거의 배리어프리 개념과는 전혀 다른 이념 규정이다. 장애의 개념을 ‘의학적 모델’에서 ‘사회적 모델’로 전환했다는 것을 의미한다. 또한 지자체의 배리어프리 기본 구상 책정의 저조함을 보완하기 위한 노력을 하였고, ‘배리어프리 마스터플랜

13) 지자체가 단독으로 또는 인접 지자체와 공동으로 해당 지자체 내의 중점 정비 구역(여객시설을 중심으로 하는 지구, 고령자·장애인 등이 이용하는 시설이 밀집한 지구)을 설정해 공공교통기관·이동 경로(도로)·건축물의 배리어프리화를 일체적으로 추진하기 위해 수립하는 기본 계획.

그림 2. 「배리어프리법」의 개요



자료: 国土交通省. (2021). バリアフリー法概要. Retrieved from <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/content/001349371.pdf> 2022. 7. 20.

제도'를 신설하였다. 또 고령자, 장애인 등에 대한 교통사업자의 '마음의 배리어프리' 교육이 강화되었고 하드웨어와 소프트웨어 모든 측면에서 배리어프리 달성도와 계획의 공표가 의무화되었다. 지자체에 대해 건축물, 도로, 공원 등의 배리어프리 맵 작성과 표기, 배리어프리화된 시설 정보 제공도 의무화하였다.

마지막으로, 당사자의 참여에 의한 '배리어프리 사업 평가 회의'도 의무화되어 배리어프리 사업의 구상 및 평가 단계에도 당사자가 직접 참여하는 등 당사자 참여 제도가 한층 더 강화되었다.

다. 2025년까지의 배리어프리 정비 목표

2021년 2기 목표(1기는 2011년부터 2020년까지)로 재설정된 배리어프리 정비 목표를 보면, 2025년까지 여객시설의 경우 1일 이용자가 평균 3,000명 이상인 시설은 원칙적으로 모두 배리어프리화하는 것을 목표로 하고 있다. 2기 목표에서 주목할 만한 점은 유니버설 택시의 도입이다. 목표에 따르면 장애인만을 위한 특별 교통수단이 아니라 장애인과 비장애인이 함께 이용할 수 있는 택시 차량을 전국 기준으로 25% 이상 도입하려 하고 있다. 또한 2기에서는 지역의 기본 구상 및 마스터플랜 제도를 강화해 일상생활 권역을 정비하는 데 초점을 두고 있으며, 물리적 환경뿐 아니라 마음의 배리어프리에 대한 성과 목표도 측정하고 있다.

표 1. 「배리어프리법」의 정비 목표(2021년부터 2025년까지)

1. 여객시설			
1) 철도역 및 버스터미널: 1일 이용객 3,000명 이상, 2,000~3,000명 미만의 시설 중 지자체 기본 구상에서 생활 관련 시설로 지정된 시설에 대해 원칙적으로 모두 배리어프리화			
2) 여객선터미널 및 공항: 1일 이용객 2,000명 이상 시설에 대해 원칙적으로 모두 배리어프리화			
2. 교통수단			
	종류	해당 교통수단의 총수	배리어프리 목표
철도 차량		약 53,000대	약 70%(※1)
버스	저상버스	약 50,000대	약 80%
	리프트 장착 버스 등	약 10,000대	약 25%(※2)
	임차 버스	약 2,100대	100%
택시		약 227,000대	복지택시(※3)와 유니버설 디자인 택시(※4)를 약 90,000대 도입하는 것이 목표(지역의 총택시 중 25% 이상을 유니버설 택시로 도입)
여객선		약 700척	약 60%(일평균 2,000명 이상 이용 여객 터미널에 취항하는 경우 100%)
항공기		약 670대	전체

표 1. 「배리어프리법」의 정비 목표(2021년부터 2025년까지) (계속)

3. 도로	
원칙적으로 중점 정비 지구 내의 생활 관련 경로 도로의 약 70%(4,450km)	
4. 도시 공원	
(1) 공원 내 도로 및 광장: 약 70% (2) 주차장: 약 60% (3) 화장실: 70%	
5. 노상주차장	
특정 노상주차장(총 약 3,900곳)의 75%	
6. 건축물	
연면적 2,000㎡ 이상 특별 특정 건축물의 약 67%	
7. 지자체 기본 구상 및 마스터플랜	
〈현황〉	〈목표〉
<ul style="list-style-type: none"> ■ 마스터플랜 작성: 전국 8개 지자체 ■ 기본 구상 작성: 전국 304개 지자체 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 마스터플랜 작성: 약 350개 지자체(전체 지자체의 20%) ■ 기본 구상 작성: 약 450개 지자체[1일 이용객 2,000명 이상의 철도역 및 버스터미널을 포함하는 지자체(총 730개)의 60%]
8. 마음의 배리어프리	
‘마음의 배리어프리’ 용어에 대한 인지도: 50%, 고령자·장애인 등의 입장에서 이해하고 행동할 수 있는 사람의 비율: 100%	

※1: 2020년까지 기존 정비 목표였던 70%를 넘어 75%를 달성하였으나, 2020년 개정된 「배리어프리법」(철도 차량의 경우 휠체어 탑승 공간을 차량 1량당 1곳에서 2곳으로 상향)에 의해 목표 재설정(2019년 말 기준 개정된 법률에 적합한 차량 수 약 50%)

※2: 철도로 접근이 안 되는 공항의 노선 버스는 버스의 50% 이상을 정비

※3: 국내의 경우 장애인 콜택시 등 특별 교통수단

※4: 장애인 콜택시처럼 장애인만을 위한 특별 교통수단이 아니라 장애인과 비장애인이 모두 이용 가능한 택시 차량이며, 도쿄도의 경우 총택시의 약 36% 이상이 도입됨

자료: 国土交通省. (2020). バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について. Retrieved from <https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001373537.pdf> 2022. 7. 20. 홈페이지 자료를 바탕으로 필자 작성.

4. 시사점 및 국내 제도 개선에 대한 제언

가. 교통약자법과 장애인 등 편의법의 통합

국내의 배리어프리 관련 제도는 크게 교통시설 및 이동에 관한 법률인 「교통약자법」과 건축물 등 시설물의 이용에 관한 법률인 「장애인등편의법」으로 나뉘며, 소관 부서도 각각 국토교통부와 보건복지부로 다르다. 하지만 도시에서 생활하는 이용자의 관점에서 보면 이동을 위한 교통수단 및 여객시설의 이용, 건축물, 공원, 또한 이러한 시설을 이용하기 위한 경로인 도로 등의 일체적인 정비가 필요하다. 그러기 위해서는 두 법률의 통합이 선행되어야 한다. 현재 법률이 각각 시행되고 있어서 각각의 시설물에 대한 정비율은 높아지고 있지만 시설 이

용자 측면에서는 불편함이 발생하게 된다. 예를 들어 「교통약자법」은 5년마다 교통약자 이동 편의 증진 계획을 수립하여 저상버스 보급, 장애인 특별 교통수단 확충, 여객시설 등의 환경 정비를 하고, 「장애인등편의법」은 5년에 한 번 편의시설 설치에 대한 전수 조사를 통해 편의 시설 설치율 및 적정 설치율을 조사하고 있다. 각각의 시설에 대한 정비 목표만 있을 뿐 이용자 관점에서 보면 일체적인 정비가 이루어질 수 없는 구조이다.

나. 일상생활권 정비를 위한 지자체 정비 계획 수립

지자체 단위에서는 생활에서 자주 이용하는 일상생활권을 정비의 우선순위로 삼고 장기적 관점에서 정비 계획을 수립할 필요가 있다. 각각의 시설에 대한 정비율을 높이는 것도 중요하지만 당사자의 입장에서는 신축되는 시설을 중심으로 점(點)적으로 이용 가능 시설이 증가하는 것보다 자주 이용하는 시설이 밀집된 지역이 면(面)적으로 정비되는 것이 더 중요하다. 이를 위해서는 제도적으로는 기존 시설에 대한 배리어프리 적용 방안, 소규모 민간시설에 대한 법적 기준 적용에 대한 고려가 필요하다. 현재 「장애인등편의법」은 신규 건축물을 대상으로 만든 법률이나 마찬가지로이기 때문에 법 시행 이전 건축물의 경우 증개축 등의 건축 행위가 발생하지 않는 이상 법률을 적용할 방법이 없다. 기존 건축물에 대한 별도의 기준이나 적용 방법에 대한 고려가 필요하다. 또한 현재 각 지자체에서는 「교통약자법」에 의해 교통수단 및 여객시설에 대한 정비 계획을 수립하고 있다. 나아가 교통, 건축물, 도로 등 지역의 일상생활권역 전반을 통합하는 정비 계획 수립이 필요하다.

다. 정비 계획 수립 시 장애인 참여 제도화

지자체의 일상생활권 정비 계획 수립에서는 반드시 장애인을 비롯한 사회적 약자의 참여 제도가 뒷받침되어야 한다. 물리적 환경의 특성상 한 번 조성되고 나면 이것을 수정하는 데 상당한 비용과 제약이 따른다. 설계 단계부터 당사자들의 입장을 충분히 반영해야 하는 이유이다. 그리고 정비 사업이 완료된 후에는 당사자들에 의한 평가 제도 및 모니터링이 필요하다. 이용자가 다양해진 현대에는 어떤 전문가가 참여한 설계도 이용자의 개성을 모두 반영하기는 불가능하다. 한 번의 설계와 시공으로 정비 사업이 끝나는 것이 아니라, 지속적으로 수정, 반영하는 제도적 장치가 필요하다. 또한 물리적 환경이 완벽하게 정비된다고 해도 시설을

이용하는 데는 서비스 등 소프트웨어적 측면이 중요하다. 따라서 물리적 환경 정비와 함께 배리어프리에 대한 시민들의 이해 촉진 및 장애인에 대한 서비스 대응 등의 교육도 함께 진행될 필요가 있다. 장애인과 비장애인은 단면적으로 나누어 생각할 수 없다. 누구나 영유아기에 신체적 제약이 있는 상태에서 태어나 제약이 있는 상황을 맞이하고 죽음에 이른다. 모두를 위한 디자인이라는 유니버설 디자인의 사상처럼 이러한 환경 정비가 사회 구성원 전체를 위한 것이라는 인식적 전환이 무엇보다 중요하다고 할 수 있다.

참고문헌

- 国土交通省. (2020). **바리어프리법에に基づく基本方針における次期目標について**. Retrieved from <https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001373537.pdf> 2022. 7. 20.
- 国土交通省. (2021). **바리어프리법概要**. Retrieved from <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/content/001349371.pdf> 2022. 7. 20.
- 高橋儀平. (2020). **日本におけるバリアフリーの歴史**. **日本義肢装具学会誌**, 36(1), 62-67.
- 内閣省. (2020). **令和2年版 高齢社会白書**. Retrieved from https://www8.cao.go.jp/kourei/whitepaper/w-2020/html/zenbun/s1_1_2.html 2022. 7. 20.
- 府中市. (n.d.). **府中市福祉のまちづくり条例とバリアフリー法等との関係について**. Retrieved from <https://www.city.fuchu.tokyo.jp/gyosei/kekaku/singikyogi/kenko/fukushinomatidukuri/H29-3shinngikai.files/29-3shiryu2-2.pdf> 2022. 8. 22.
- 丸山一郎. (1994). **「共生のまち」ガイド**. 日本障害者リハビリテーション協会.