STX복지재단 후원

경남사회복지협의회

2012년 사회복지사 해외연수 보고서(안)

○ 책임연구원 : 하택근(남해요양원 원장)

○ 공동연구원 : 송대성(남해장애인근로센터 대표)

장홍이(경남시각장애인연합회 남해군지회장)

김종건(남해소망의집 사무국장)

류학기(남해장애인종합복지관 사무국장)

경남사회복지협의회 사회복지사 해외연수팀 『남해』

경남사회복지협의회 2012년 사회복지사 해외연수 보고서(안)

일본의 앞서가는 배리어 프리(Barrier-Free) 탐방 해외연수를 통한 무장애사회, 행복한 경남 실현

<연구목차>

Ⅰ. 서론
1. 연수의 필요성
2. 연수목적 및 목표
3. 연수방법
4. 연수의 기대효과 및 한계점

Ⅱ. 이론적 배경
1. 비교연구방법에 대한 이해
2. 장애인복지 패러다임의 변화
3. 배리어 프리(Barrier-Free)의 이해
4. 한국과 일본의 장애인 관련 건축법규
5. 한국의 장애인 편의시설 관련 제도
6. 일본의 배리어 프리(Barrier-Free) 현황
7. 선행연구 검토

Ⅲ. 연수결과 및 분석
1. 남해의 배리어 프리(Barrier-Free) 사례현황
(관공서, 사회복지시설, 이동권 확보 중심으로)
2. 일본의 배리어 프리(Barrier-Free) 견학 내용 결과
(관공서, 사회복지시설, 이동권 확보 중심으로)

Ⅳ. 결론
1. 조사결과 분석
2. 선진 배리어 프리(Barrier-Free)의 한국사회에 접목 및 발전방향 제시

◇ 참고문헌

◇ 부록

경남사회복지협의회 2012년 사회복지사 해외연수 『남해팀』 보고서

일본의 앞서가는 배리어 프리(Barrier-Free) 탐방 해외연수를 통한 무장애사회, 행복한 경남 실현[1)]

하 택 근[2)]

(남해요양원장ㅁ남해군지역사회복지협의체 실무협의체위원장)

Ⅰ. 서론

1. 연수의 필요성

장애인, 임산부, 노약자에 대한 편의시설은 장애인들이 자유롭고 편리하게 사용할 수 있는 시설을 뜻하며, 편의시설의 확보는 장애인들의 일상적인 생활이 자립적으로 영위됨으로써 개인적으로는 비장애인과 동등한 삶의 질 확보를 통한 인간 권리의 회복이며, 나아가 일반사회와의 통합을 통한 복지사회의 구현은 물론, 국가 경쟁력을 높이는데도 크게 기여할 것이다. 따라서 편의시설 확보는 사회적인 구호도 필요하겠지만 실질적인 방안의 모색이 필요하다. 지난 20여 년 간 우리나라에서는 장애인복지의 비약적인 발전을 이루었으나, 다수의 장애인들이 사회의 물리적인 장벽 때문에 여전히 사회와 거리로 나오길 꺼려한다는 것이 현실임을 부인할 수 없다.

---

1) 본 연구는 STX복지재단이 후원하고 경남사회복지협의회에서 조최한 '2012년 사회복지사 해외연수'에 공모형에 지원하여 선정된 팀이름 '남해'의 주제이다. 본 연구의 책임연구원은 하택근이며, 공동연구원으로는 송대성, 장홍이, 김종건, 류학기가 참여하였다.

2) 이번 경남사회복지협의회 주최 해외연수 남해팀의 책임연구원이다.

장애인복지의 바람직한 형태는 장애인과 비장애인이 서로 아무런 차이와 차별, 불편 없이 어울려 사는 세상을 구현하는 것이다. 그러므로 장애인이 일상생활이나 사회활동을 보다 현실적이고 실제적이게 할 수 있는 방법론이 바로 편의시설의 확충이라 할 수 있다. 사회생활을 하면서 장애인들이 겪는 어려움은 무척 다양하고 복잡한 상관관계를 가지고 있으나, 그 중에 가장 일반적인 것은 비장애인들의 시간개념에 맞추어진 교통신호체계, 수많은 건널목, 지하보도, 급하게 경사진 도로 등의 도로보행시설과 건축물의 구조에서 오는 물리적 장애로 인한 어려움이라 할 수 있겠다. 물론, 이러한 문제들은 장애인들이 일반적으로 활동함에 있어서 비장애인들과는 다른 특성을 가지고 있기 때문에 발생되어지는 것이다. 그러므로 성인 비장애인의 활동에 알맞게 설계된 제반 환경 속에서 장애인이 겪어야 하는 많은 어려움을 극소화 시켜주고, 소거하게 함으로써 장애인 스스로가 아무런 불편 없이 살아갈 수 있도록 하기 위해서는 편의시설의 신설과 확충을 넘어 잘못된 설계되거나 현재 이용 중인 편의시설에 대해서는 과감한 보수와 개선이 필요할 것으로 보인다.

현재 우리나라의 전체 장애인등록수를 보면 가정에서 거주하는 장애인이 매우 많으며 장애인뿐만 아니라 편의시설 부재로 인한 이동에 제약을 받는 계층은 노인, 아동, 임신부 등 많음. 장애인노약자임산부에대한편의시설이용증진에관한법률은 아직까지 미약한 점이 많고 편의시설점검 등 일선 관공서 신축건물심사 시에도 기준에 맞지 않거나 제대로 된 심사가 이루어지지 않아 편의시설에 대한 사후작업이 이루어지는 등 잘못된 관행과 시행이 지속되고 있다. 이에, 현재 우리나라의 편의시설에 대한 실태에 대해 알아보고, 장애인들의 현실적이고 실제적인 편의시설에 대한 연구와 더불어 사회복지 선진국인 이웃 일본의 편의시설에 대한 심층 있는 비교연구가 필요할 것으로 보인다. 또한, 보다 현실적이고 실제적인 비교연구를 하기 위해, 일본 현지 장애전문가와의 워크숍 및 유형별 편의시설을 구분하여 직접 현장 방문을 통해 관찰 및 연구를 할 필요성이 있으며, 농어촌지역과 도시지역을 구분하여 비교연구를 통해 한국사회에 지역과 거주 지역에 상관없이 장애인, 임산부, 노약자들이 사회활동에 많은 어려움 없이 일상생활을 영위할 수 있도록 실질적인 연구가 필요하다.

1) 장애인복지 패러다임의 변화에 대응

장애인복지제도는 시혜적 혹은 가시적인 부분까지만이 제도적 영향이 미쳐있지만, WHO에서 제안한 ICF개념의 현실화와 함께 현 장애인복지 패러다임은 약 장애인의 사회참여와 독립생활에 지향하고 있기 때문에 현실적으로는 도구적 지원에 지나지 않고 있었던 제도적인 부분을 이번 연수를 통해 욕구중심의, 사회참여 중심의 제도로 발전시키는데 의의가 있다.

2) 실질적인 배리어 프리(Barrier-Free) 탐방 필요

문헌연구 및 국내 연수로는 배리어 프리(Barrier-Free)에 대한 연구에 한계가 있기 때문에 선진국가의 현장중심 배리어 프리(Barrier-Free)를 직접 보고 듣고 느껴 실질적인 제안을 할 수 있다.

3) 다중이용시설 및 관공서 등 이용시설에서의 환경적 변화 시도

현재 우리나라의 전체 장애인등록수를 보면 가정에서 거주하는 장애인이 매우 많으며 장애인 뿐만 아니라 편의시설 부재로 인한 이동에 제약을 받는 계층은 노인, 아동, 임신부 등 많음. 장애인노약자임산부에대한편의시설이용증진에관한법률은 아직까지 미약한 점이 많고 편의시설점검 등 일선 관공서 신축건물심사 시에도 공무원들이 반발하는 등의 병폐를 목격하게 됨. 이에 이용시설은 참여와 동참이 가장 중요시 되는 시설물로서 선진국가의 이용시설의 사례를 통해 최소한 다중이용시설 및 관공서 등 이용시설에서의 환경적 변화 시도를 위한 정책적 제안을 할 필요성이 있다.

2. 연수목적 및 목표

1) 연수목적

본 연구는 일본의 앞서가는 배리어 프리(Barrier-Free)에 대해 직접 보고, 듣고,

느끼는 체험을 통해 한국사회에서 장애와 이동의 편익의 제약으로 인한 사회참여의 한계를 극복하기 위한 연구 및 정책제안을 하기 위함에 있다.

2) 연수목표

(1) 일본의 앞서가는 배리어 프리(Barrier-Free)를 직접 보고 듣고 느끼는 체험을 통해 한국 사회의 접목과 발전방향 제시한다.

(2) 선진국가의 앞서가는 배리어 프리(Barrier-Free)을 직접 보고 듣고 느끼는 체험을 통해 한국사회와의 접목과 발전방향 제시한다.

(3) 해당연수를 통해 전국에서 가장 앞서가는 경상남도의 장애인복지정책에 연수결과를 토대로 정책 제안을 한다.

3. 연구방법

본 연구는 일본 지역의 도시형과 농촌형의 관공서, 사회복지시설, 그 주변의 이동권 확보를 위한 시설물 중심의 배리어 프리(Barrier-Free) 탐방과 경남 남해군의 관공서 및 다중이용시설물을 대상으로 하였으며, 장애인 편의시설 설치 기준을 토대로 장애인 전용주차구역을 비롯한 장애인통행 접근로(복도 및 로비 등의 통로) 및 기타 장애인용 시설(승강기, 계단, 화장실)등에 대해 초점을 맞추고 있다.

장애인에게는 지체장애인, 시각장애인, 청각장애인, 언어장애인 등 15가지 유형의 장애인이 있으나 특히나 보행에 지장이 많은 지체장애인 및 시각장애인과 의사소통에 어려움이 많은 청각 및 언어장애인을 위한 편의시설을 주로 분석하였다.

이번 연구의 방법 중 일반적 고찰부분으로 장애인 관련 법령 및 시설 기준, 편의시설에 관련한 법령 등에 관하여 살펴보았으며 이를 토대로 기준 항목을 선정하고 일본 지역의 도시형과 농촌형의 관공서, 사회복지시설, 그 주변의 이동권 확보를 위한 시설물 중심의 배리어 프리(Barrier-Free)를 현장 조사하여 접목 가능한 우수 사례를 살펴보았다. 또한 일본의 장애인복지 관련 전문가들과의 워크숍을 통해 한국사회에 배리어 프리(Barrier-Free) 발전과 일본의 정책적, 제도적 조언을 얻어 연구의 결과에 반영하였다.

또한, 경남 남해군에서의 불합리한 편의시설 설치에 대한 직접적인 사례를 연구하고 분석하여 이번 연수를 통해 얻은 우수 사례와 접목하여 각 시설의 장애인 편의시설이 법적기준에 부합되고 실제 장애인들이 사용함에 불편함이 없는지 법적기준의 적합성에 대해 문제점을 파악하고 시설적인 측면, 제도적인 측면, 인식적인 측면에서 개선방안을 제시한 후 결론으로 마무리 하였다.

1) 문헌연구

(1) 국내 관련자료 분석

(2) 외국 관련자료 분석

2) 자체 워크숍 실시

(1) 연수 실시 전 월 2회 정기모임을 통해 추진 방향 논의 및 자료 공유

(2) 연수 실시 후 월 2회 정기모임을 통해 최종 연구결과 도출

3) 실태조사

(1) 연수기간 중 일본 현지 장애인단체 및 시설 전문가와의 배리어 프리(Barrier-Free) 워크숍 실시

(2) 연수 기간 중 일본 현지의 도시형과 농촌형 배리어 프리(Barrier-Free) 탐방

4) 경남사회복지협의회 연수팀 보고회 등에서 연구결과 발표회를 통해 의견수렴

4. 연수의 기대효과 및 한계점

1) 연수결과에 대한 기대효과 및 활용방안

(1) 일본의 배리어 프리(Barrier-Free)에 대해 직접 보고 듣고 느끼는 체험을 통

해 경상남도에서 추진하는 장애인복지제도에 정책적 제안을 하여 경남지역이 패러다임의 변화와 장애인의 욕구를 반영하는 제도를 실시하는데 기여

(2) 일본의 배리어 프리(Barrier-Free)에 대해 직접 보고 듣고 느끼는 체험을 통해 장애인의 사회참여에 대한 새로운 개념을 제시하여 장애인에 대한 인식과 사회적 약자에 대한 시민참여를 통한 시민의식 향상

(3) 일본의 배리어 프리(Barrier-Free)에 대해 직접 보고 듣고 느끼는 체험을 통해 장애인편의시설 및 다양한 도시디자인과 건축분야에 영향을 주어 장애와 신체적 제약 및 편의시설 부재로 인한 사회참여의 한계를 극복

(4) 이러한 일본연수의 기대효과를 통해 1. 장애인복지제도에 대한 변화 시도, 2. 다중이용시설 및 관공서 등 이용시설에서의 환경적 변화 시도, 3. 선진국가의 배리어 프리(Barrier-Free)에 대한 해외연수를 통해 장애인복지 발전 세미나 진행 등의 활용이 가능 할 것으로 보임

2) 연구의 한계점

(1) 이번 연구의 주제 선정에 있어 핵심 주제를 선정하고자 하였나, 아직 우리나라의 편의시설 및 관련 법령과 의식수준이 일본에 비해 실질적으로 낮은 것을 감안하여 학위 논문이 아닌 계몽적이고, 선진국의 사례비교 중심적 연구를 하기 위함으로 광의한 주제를 선정하게 되었음. 이에 좀 더 핵심적인 내용을 다루지 못함으로 인해 핵심연구 영역(관공서, 사회복지시설, 체육시설 등 한 유형만 집중연구)에 대한 집중적인 연구 활동이 이루어지지 못하는 한계가 있음

(2) 이번 연수 일정이 4박 5일이긴 하지만, 일본의 'Barrier-Free'와 'Universal Design'에 대한 많은 장점을 파악하기 위해 정작 농어촌지역과 도시지역에 대한 탐방은 각각 하루에 지나지 않아 전체적으로 다양한 시설 및 사례에 대한 심도 있는 관찰과 연구에는 어려움이 있음

(3) 일본이라는 나라는 우리나라의 유사한 부분도 많지만, 기본적으로 지리학적, 인구학적 특성이 한국과 차이가 있어 일본의 사례를 우리나라에 접목하는데 있어 한계가 있을 수 있음

Ⅱ. 이론적 배경

1. 비교연구방법[3]에 대한 이해

비교연구방법(comparative method)은 둘 또는 그 이상의 대상을 놓고 서로를 비교하여 분석하는 연구방법이다. 이 경우 비교란 둘 또는 그 이상의 대상을 하나의 사고 속에 포함시켜, 그것들의 동질성과 이질성을 밝히는 조작을 뜻한다. 비교는 대상들의 상대적 측정에 기초하여 이루어지고, 일정한 시간에 입각해서 하나의 차원에서 행해지는 것이 일반적이다. 그리고 몇 개의 차원을 측정하여 지표들을 만들어 비교할 수도 있다. 하나의 대상을 놓고 시간을 달리하여 비교할 수도 있는데, 이것을 종단적 비교(longitudinal comparative)라고 한다. 반면 여러 대상을 동일한 시점에서 비교할 수도 있는데, 이것은 횡단적 비교(cross-sectional comparison)라고 한다.

비교연구방법의 방법론적 쟁점은 어떤 현상이 연구되어야 하는가, 어떤 분석 단위를 사용하여야 하는가, 이러한 단위는 어떻게 정의되고 조작될 수 있는가, 얼마나 많은 사례가 비교되어야 하는가, 비교를 하는데 있어서 어떠한 기법이 사용되어야 하는가, 연구결과를 이해하고 보고하는데 있어 편견은 어떻게 배제할 것인가 등이다. 이러한 방법론적인 문제가 해결되지 않은 채 남아있지만 연구자들은 여러 가지 연구 기법[4]을 사용하여 연구를 시도해 왔다.

1) 비교연구방법의 이점

비교연구방법으로써 획득할 수 있는 유용한 점은 이론구축과 이론의 검증을 할 수 있게 해준다는 데 있어서 다른 연구방법보다 한층 두드러진다. 비교연구방법은 이러한 점과 연결시켜서 보면 아래와 같은 몇 가지 이점을 지닌다.

첫째, 사회과학 이론이 유용하기 위해서는 명확하게 정의되고 문화적인 측면에서

3) Stewart Mac Pherson□James Midgley 공저, 현외성 옮김, 『비교사회정책과 제3세계』, 성은출판사, 1993., 현외성, 『비교사회정책 연구』, 성은출판사, 1993., 한림대학교 사회복지연구소 편, 『비교사회복지 제1집 : 복지국가와 사회복지 유형』, 을유문화사, 1991., H. L. 윌렌스키 외, 남찬섭 옮김, 『비교사회정책』, 한울, 1990., 정대연, 『사회과학방법론사전』, 백의, 1997.에서 재구성.

4) 양적분석방법을 사용하는 것으로부터 문서자료, 인터뷰, 다른 자료수집 방법으로부터 정보를 얻는 것까지 다양하다.

명백한 개념과 변수들 위에서 구축되어야 하는데, 비교연구방법은 바로 이러한 측면에서 개념과 변수를 명확하게 규정하여준다. 둘째, 이론은 설명되어지는 행위(종속변수)의 전범위와 설명하는 조건(독립변수)의 전범위를 포괄해야 하는데 비교연구방법은 이것을 잘 충족시켜 주기 위해 노력한다. 어느 한 지역이나 시대에 국한된 연구는 이론에 핵심이 되는 변수들의 범위를 포괄하지 못하지만 비교연구는 이러한 한계를 극복하여 준다. 셋째, 모든 이론은 변수들 사이에 전제된 관계에 있어서 일반성(Generality)을 목적으로 하는데 비교연구방법은 이 점에 있어서 유익하다. 물론 모든 연구방법은 궁극적으로 일반화를 추구하고 있지만 관련된 다양한 문화적, 사회적 상황에서 변수들의 관계를 검증하는 기능은 비교연구방법이 유리한 지위에 있다. 넷째, 사회과학적 이론은 국부적인 것에 의해서도 경감되지 않는 포괄성(Comprehensiveness)을 추구하는데, 비교연구방법은 적은 수의 변수들 사이의 관계나 가설로써 이러한 점을 잘 충족시켜준다. 다섯째, 비교연구는 개인학자가 이론과 조사연구에 관하여 접근하는데 유익한 효과를 제공한다. 예컨대, 다양한 문화상황에서 개념이 조사연구의 가능성과 차이점에 대한 민감성을 증진시켜 준다. 비교연구를 통하여 연구자는 문화적 차이에도 변치 않는 것과 변화하는 것을 구별할 수 있으며 따라서 그만큼 이론과 조사연구를 설득력 있게 진행시키게 된다.

2) 비교연구방법의 한계점

한편 비교연구방법은 자체의 여러 가지 한계점에 관한 논의도 분분하다. 비교연구는 조사방법이 표본조사이든, 참여관찰이든, 역사적 분석이든 간에 기본적으로 여러 가지 문제를 발생시킬 소지를 내포하고 있다. 여기에는 개념의 등치(conceptual equivalence), 측정의 등치(equivalence of measurement), 언어의 등치(linguistic equivalence), 표본유출상의 문제 등이 있을 수 있다[5]. 이러한 한계점에 의하여 연구자들이 사용하는 개념과 척도, 표본들이 대개 서로 다르고, 또 얼핏 보기에 상반된 듯한 결론에 도달하는 경우도 흔히 있다.

---

5) 본 연구에서도 이와 같은 용어□개념을 통일성을 기하기가 매우 어려웠는데, 특히 실업보험, 고용보험 등이 각 나라마다 다르게 쓰이고 있으며 포괄하는 범주 역시 차이가 있었다. 따라서 본 연구에는 사회보험, 실업보험, 고용보험 등을 혼용하여 사용하고 있는데, 세계적인 추세가 적극적인 노동시장정책을 포함하는 방향으로 가고 있기 때문에 우리나라의 고용보험과 동일하다고 이해해도 무방하다.

3) 비교연구의 유형 : 비교사회정책연구를 중심으로

비교사회정책 연구의 유형을 간략하게 요약하면 아래 <표 1>과 같다.

<표 1> 비교 사회정책 연구 유형

주된 관심 방 법	서술적 경험적	해석적 문헌적	이론 구축적	
초점: 역사적			양적	개념적
(ⅰ)정책부문/쟁점	서비스 발달 혹은 집단대책에 대한 상세한 역사 eg. Boyd 1969.	사회정책 발달의 특정한 측면에 대한 연구 eg. Heclo 1974.	특정한 지표나 특정한 분야의 시계열 eg. Kuhnle in Flora and Heid- enheimer 1981	(a) 발견적 도구(heuristic tool)로서의 분석적 틀 (b) 설명적인'이론들'
(ii) 전체체계	확실히 주요한 과업임! 수많은 소위 국가간 비교연구는 실제로는 특정한 자기 나라에만 한정되는 경향이 있다. eg. Handel	복지발달에 대한 광범위한 검토 eg. Rimlinger1971.	복지국가발달을 설명키 위해 사용되는 시계열적 자료 eg. Flora and Alber, in Flora and Heidenhem er 1981; Heisler and Peters, in Ashford 1978.	eg. Marxist대 다원주의적 기능주의대 갈등 이론가들 Alber 1982 Mishra 1981
(ⅰ) 현대의 정책결정	외국의 사례에 대한 상세한 사례연구 eg. James 1970; Jones 1977.	분석적 정책의 사례연구 혹은 두 개의 정책적 사례연구 eg. Heidenhe- imer, Heclo, and Teich Adams 1975	정책선택과 결과의 지표를 바탕으로 한 분석 eg. Hofferbert 1974; Frey and Pommerehne 1978.	정책결정분석의 모델/틀 eg. Hall et al. 1975; Rose 1973.
(ii)정책부문/쟁점	서술적 검토 - 개별서비스/ 개별쟁점 eg. Rodgers, Do-ron, and Jones 1979;Kahn and Kamerman 1976, 1978; Kaim- Ca- udle 1973. 외국으로부터의 교훈 eg. Abel-Smith 1976;Wilkinson 1977; Walker, Low son, and Town send 1984.	국가제 부문별 비교설명 eg. Donnison and Ungerson 1982;Higgins 1978;Wilsom T. in Wilson 1974.	부문적인 효과의 지표에 근거를 둔 비교 eg. Maxwell 1981;McGuire 1981.	(사회)정책의 범주화 eg. Titmuss 1974;Peters, Do-ughtie. and Mc-Culloch 1977.
(iii)전달체계	국가와 국가간의 사례연구 eg. Rodgers. Gr-eve and Morgan 1968.	복지국가의 국가간 비교연구 eg. Mishra 1984; Offe 1984.	일반적인 사회정책의 특성에 대한 지표에 바탕을 둔 연구 eg. Wilensky 1975 and in Fl- ora and Heiden heimer 1981;Al- ber in Loney, Boswell, and Clark 1983; Estes 1984.	(a) 발견적 도구로서 전체체계의 분석적인 모델. eg. Easton 1965; Schaefer 1974. (b) 설명적인 이론/상호 경쟁적인 사상학파 eg. 위의 (b)와 동일

* 자료 : C. Jones, Patterns of Social Policy, 1985 p.24.; 현외성 『비교사회정책 연구』, 성은출판사, 1993. pp. 82~83에서 재인용.

위 <표 1>의 비교사회정책 연구 유형에 비추어 본다면 본 연구의 주된 관심은 서술적 측면과 해석적 측면이 될 것이며, 방법론적인 측면에서 본다면 경험적 방법론과 문헌적 방법론에 속하게 될 것이다. 따라서 제도를 둘러싼 환경적 요인의 일부(사회문화적 요인, 정치적 요인, 경제적 요인)와 제도의 구성요소(할당, 급여, 전달체계, 재정)가 분석의 중심이 된다.

2. 장애인복지 패러다임의 변화

1) 장애개념과 장애인복지 패러다임의 변화

장애에 대한 담론 차원에서 보면, 장애를 설명하는 언어들은 개별 및 의료모델에서 사회적 및 환경중심 모델로 전환되어 가고 있다고 할 수 있으며, 과거와는 다른 새로운 서비스 패러다임을 요구하는 장애개념 및 정의의 변화는 다음의 몇 가지로 요약될 수 있을 것이다. 첫째, 장애의 개념과 정의의 가장 뚜렷한 변화 추세는 장애당사자의 자기별정과 선택에 대한 강조이다. 둘째, 장애를 규정하는 개념이 단순모델에서 복합모델로 전환하고 있다. 셋째, 장애의 개념 규정에서 환경 요인들을 점차 강조하는 추세에 있다. 넷째, 장애의 개념 규정에서 긍정적인 용어 사용을 강조하는 추세에 있다.

이러한 장애개념의 변화는 세계보건기구(WHO)가 1980년 이후 발표한 장애분류체계의 변천 과정에 잘 내표되어 있다. 세계보건기구(WHO)가 1980년의 ICIDH(International classification of impairments, disabilities, and handicaps. Geneva: Author.), 1997년의 ICIDH-2에 이어 2001년에 ICF(International classification of functioning, disability and health. Geneva: Author.)를 발표하면서 장애에 관한 개념적 틀을 정립하고, 이 분류법에 의해 장애를 분류할 것을 권장하였다.

유럽이나 미국 등 서구 선진국의 경우에는 일반적으로 장애인의 범위가 매우 포괄적인 것이 특징이다. 한국이나 일본의 경우 장애인의 범주를 주로 의학적 모델(medical model)에 입각하여 주로 신체구조 및 기능상의 장애로 판정하는 것에 비하여 유럽 등 서구 선진국에서는 신체, 정신의 기능적인 장애에 추가하여 특정한 일을 어느 정도 수행할 수 있는지의 여부에 의한 과업수행(노동)능력, 개인적 요인뿐만 아니라 환경적 요인에 의해 불이익을 받는 조건까지 포함하는 사회적인 의미

의 장애 등 포괄적인 장애범위를 채택하고 있다.

최근 30년간 장애인복지의 패러다임은 분리와 보호, 재활 패러다임으로부터 사회통합을 지향하는 방향으로 발전해 오고 있다(최윤영, 이경준, 2010).

2) '장애'를 보는 관점의 변화

'패러다임(Paradigm)'은 과학 철학자인 T.S.Kuhn이 그의 저서 「The Scientific Revolution」(1962년)에서 제시한 명제로서 자연과학에서 뿐만아니라 인문·사회과학 분야에도 다양하게 원용되는 개념이다. 쿤은 패러다임의 개념을 매우 복잡한 범주로 사용하였지만 그 중 가장 포괄적인 개념적 정의에 따른다면 패러다임은 '어느 과학자 사회의 구성원들에 의해서 공유되는 신념, 가치, 기술 등을 망라한 총체적 집합'을 가리킨다. 이러한 패러다임의 개념을 장애인정책분석에서 개념으로 채택하면서 자립생활이론을 체계화한 Dejong(1981)은 그의 연구에서의 패러다임은 "장애의 세계를 보는 실무자나 연구자들의 개별적 관점"이라고 하였다. 즉 장애복지에서의 페러다임의 변화라는 것은 '장애'를 보는 관점의 변화라는 뜻이다.

'장애인문제는 어디에서 비롯되는가'는 장애인문제에 접근하는 기초이면서 관련된 접근방법, 실천모델, 이상적인 목적을 규정하게 된다. 장애인문제는 개인적 요소에서 발생된다는 것이 전통적인 입장이었다. 이 관점에서는 장애인의 신체적, 정신적, 심리적 요인이라는 개인의 특수한 조건에서 문제를 찾고자 하므로 장애인의 개인적 요소를 병리적인 관점에서 보게 되며, 장애인문제는 개인에게 발생한 비극적인 결과라고 본다. 한편으로는, 장애인 개인이 소유한 능력이 사회가 요구하는 수준에 다다르지 못함으로써 장애인은 사회적인 부적응 상태를 나타낸다고 본다. 장애인문제를 해결하는 차원 자체가 장애인 개인에게 있으므로, 의학적인 치료를 통한 신체적인 손상을 완화 또는 제거하는 과정을 문제해결의 과정으로 인식하게 되거나, 일상생활능력과 직업적 능력의 확보를 추구하게 된다. 이런 경우 중요하게 선택되어지는 변수는 나이, 성별, 장애정도, 심리상태 등과 같은 장애인의 개인적인 특성에 집중된다. 장애인에 대한 서비스의 성과에 영향을 미칠 수 있는 변수가 개인의 특성으로 이루어 졌다는 것은 장애인문제를 이해하는 소재를 개인에 두고 있다는 것을 말해주는 것이다(장수호, 2009 : 1).

3. 배리어 프리(Barrier-Free)의 이해

현대 사회에 살고 있는 우리가 후손들에게 물려주어야 할 가장 큰 유산은 경제적 성장이나 유형 혹은 무형 문화재가 아니라, 깨끗하고 회손되지 않은 자연그대로를 물려주는 것이다. 얼마 전 TV에서 “아파트단지 최초 Barrier-Free 인증 획득” 이라는 국내 건설회사의 광고를 본 적이 있다. 보행에 장애가 있는 사람들의 이동을 고려하여 설계□시공된 아파트라고 생각하니 그동안 성장에만 치우쳐져 있던 우리 사회가 점점 사회적 약자들을 되돌아보고 있구나 하는 생각에 내심 흐뭇했던 기억이 있다. 앞서 말한 ‘Barrier-Free’란 1974년 국제연합(UN) 장애인생활환경전문가회의의 보고서에서 사용된 것이 시초인데 「장애물 없는 생활환경(Barrier Free) 인증제도 시행지침」에 의하면 ‘어린이□노인□장애인□임산부뿐만 아니라 일시적 장애인 등이 개별시설물□구역□도시를 접근□이용□이동함에 있어 불편을 느끼지 않도록 계획□설계□시공되는 것’을 말한다.

통계에 의하면 우리나라의 장애인구 출현율은 4.59%로 추정되며, 이 중 사고나 질병 등으로 인한 후천적 장애인은 약 95.3%로 나타났다. 더욱이 우리나라는 2018년에 전체 인구의 14.3%가 노령인구로 고령사회에 진입하고 2026년에는 20.8%로 초(超)고령사회에 도달할 것으로 전망되고 있다. 이처럼 장애인 및 노령인구 등 우리나라 보행약자의 수는 점점 증가할 것이며, 이들의 이동권과 접근권에 대한 수요도 증가할 것으로 예상된다. 또한 특정 시설물이나 불특정다수가 이용하는 관공서나 다중이용시설에 대한 ‘Barrier-Free'와 ’Universial Design'의 적용도 중요하겠지만, 장애의 개념이 사회참여의 제약으로 패러다임이 변한 것과 같이 이제는 어떤 특정 시설물에 대한 적용이 아닌 일상생활에서의 접하게 되는 모든 환경적인 요소들에 대한 ‘Barrier-Free'와 ’Universial Design'의 접목이 필요할 것으로 보인다. 더불어 모든 사람에게 ‘Barrier-Free'와 ’Universial Design' 공익적 효과를 높이기 위해서는 각각의 장애의 유형에 따른 인체치수 및 동작특성에 대한 연구가 추가적으로 이루어지고 각종 실험을 바탕으로 정확한 기준에 대한 연구가 수행되어져야 한다. 이를 바탕으로 물리적 설계 기준과 다양한 장애유형에 따른 시설물이 추가적으로 마련되어 일상생활에서의 사회참여에 제약이 많은 장애인들 뿐만 아니라 이동약자에게 편리하고 쾌적함을 넘어 모두가 쉽고 편리하게 이용하기 위한

‘Barrier-Free'와 ’Universial Design'의 개념에서 접근해야 할 것이다.

1974년 국제연합 장애인생활환경전문가회의에서 '장벽 없는 건축 설계(barrier free design)에 관한 보고서가 나오면서 건축학 분야에서 사용되기 시작하였다. 이후 일본·스웨덴·미국 등 선진국을 중심으로 휠체어를 탄 고령자나 장애인들도 일반인과 다름 없이 편하게 살 수 있게 하자는 뜻에서 주택이나 공공시설을 지을 때 문턱을 없애자는 운동을 전개하면서 세계 곳곳으로 확산되었다. 특히 스웨덴의 경우에는 1975년 주택법을 개정하면서 신축 주택에 대해 전면적으로 배리어 프리를 실시해 휠체어를 타고도 집안에서 불편 없이 활동할 수 있도록 문턱을 없앰으로써 다른 고령화 국가에 비해 노인들의 입원율이 크게 낮아졌고, 일본에서도 이미 일반 용어로 정착되어 쓰이고 있다.

2000년 이후에는 건축이나 도로·공공시설 등과 같은 물리적 배리어 프리뿐 아니라 자격·시험 등을 제한하는 제도적 법률적 장벽을 비롯해 각종 차별과 편견, 나아가 장애인이나 노인에 대해 사회가 가지는 마음의 벽까지 허물자는 운동의 의미로 확대 사용되고 있다.

4. 한국과 일본의 장애인 관련 건축법규

1) 한국 장애인 관련 건축 법규의 흐름

한국은 1981년의 UN 장애인의 해를 계기로 심신장애자복지법(1981)을 제정하면서 편의시설 설치조항이 처음으로 법제화되었다. 이후 법령 한계에 대한 문제점과 장애인복지 전반의사회적 관심이 높아져 1989년 대대적으로 개정하였다. 이후 1989년 장애인복지법으로 개정되면서 편의시설에 대한 규정이 강화되었다. 1997년 4월에 편의시설 전반에 대한 설치 및 정비지침으로 ‘장애인, 노인, 임산부 등의 편의증진보장에 관한 법률(보건복지부, 이후‘편의증진법’으로 약칭)’이 공포하면서 장애인 접근권을 법률적으로 인정하게 되었으며, 현재까지 시행되고 있다. 편의증진법은 자체 법률 효력을 발생하지만, 다른 법률관계에서는 별도로 정하지 않는 한 편의시설에 관한 사항은 다른 법률이 정하는 규정에 따르도록 하고 있다. 대부분의 편의시설은 보건복지부령에서 정한 법령에 따르면서 각 지자체에게 조례를 위임하여 실시

하고 있다. 이후 시행과정에서 공공교통 및 도로의 편의시설 설치물의 기준 및 관할을 위하여 2005년에「교통약자의이동편의증진법」을 시행하고 있다.

가장 최근의 변화는 BF 인증제도(장애물 없는 생활환경 인증제도)로서 2007년 3월 27일, 국토해양부와 보건복지부 주관으로 도입되었다. 이 제도는 편의시설 설치를 위한 정비지침인「장애인□노인□임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률(1997년)」과 장애인등 사회적 약자의 시설접근, 이용 및 이동권 보장에 대한「교통약자의 이동편의증진법(2005)」을 근거로 한제도이다. 제도의 목적은 편의증진법으로 확산된 사회적 관심을 바탕으로 법적강제규정보다 자율적 인식개선으로 유도하여 누구나 편리하게 이용 가능한 건축물 등의 도시환경을 만들 것을 목적으로 하고 있다.

인증제도는 설계단계(예비인증)와 준공단계(본인증)으로 진행되며, 편의시설 설치 내용과방법에 따라 3년 또는 5년 동안 유효한 인증을 받게 되는 제도이며, 법적 구속력은 없는 권장자율인증제이다. 그러나 도시개발 구상이나 건축물 설계단계부터 장애인이나 고령자가 이동하거나 접근하는데 있어 불편을 없앨 수 있으며, 설치과정 상의 시행착오를 줄일 수 있으므로 경제적 효과도 있다. 보행환경 및 시설이용환경도 대폭 개선될 수 있으며, 건축물의 유지□관리 단계에서 각종 편의시설이 최상의 상태를 유지할 수 있어 장애물 없는 생활환경을 갖추게될 수 있을 것으로 기대되고 있다.

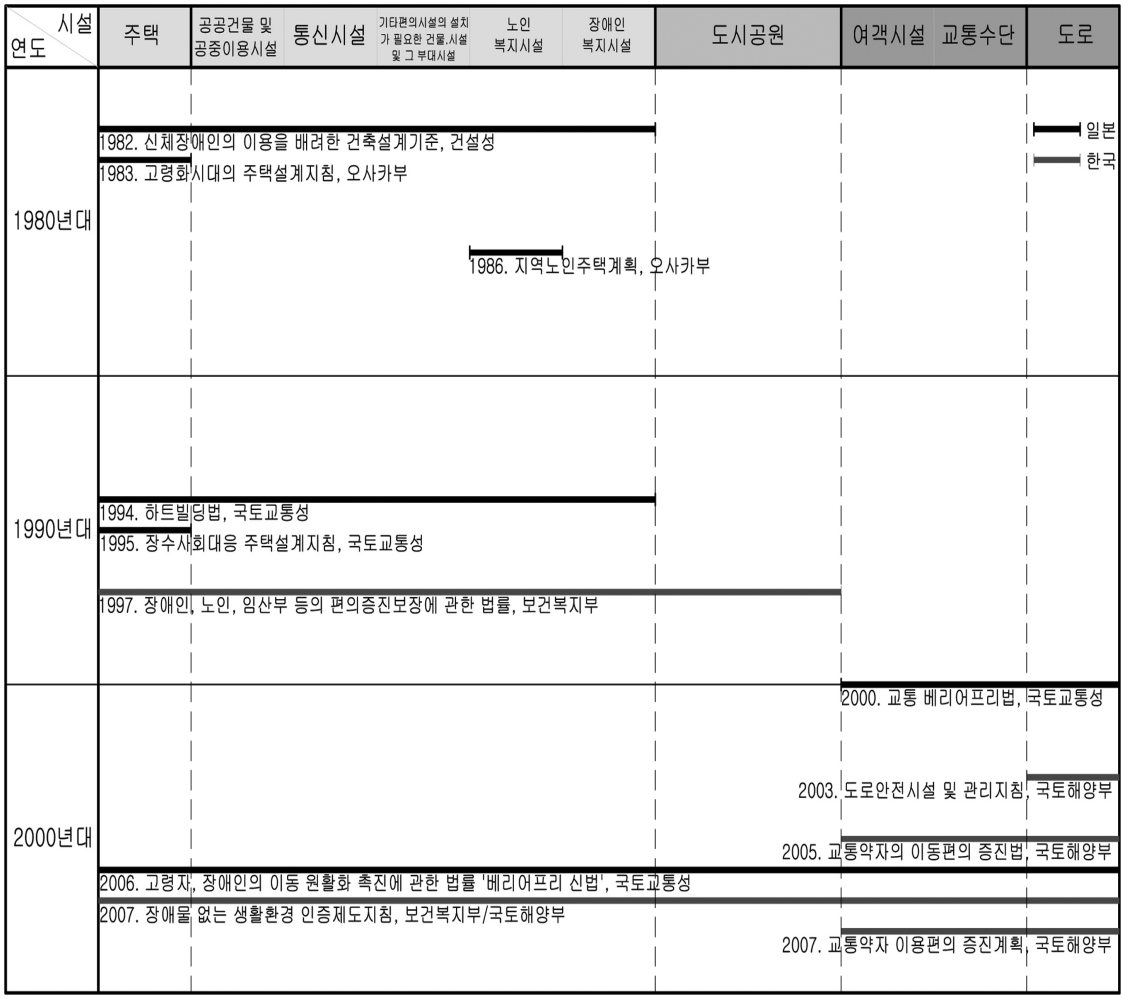
인증받은 시설물의 설치자는 대상시설물과 관련된 인쇄물, 광고물 등에 인증내용 명시가 가능하여 홍보효과가 있으며, 인증 받은 사업자에 대해서는 건축허가 신청 시 편의증진관련 사항의 검토가 생략되거나, 건축물 분양가 산정 시 등 공사비용 추가 부분이 인정되는 등의 인센티브가 부여 된다[6].

2) 일본 장애인 관련 건축 법규의 흐름

1973년 후생성의 '신체장애자 모델도시' 사업은 지금의 복지도시만들기 조례의 선도가 된 제도화된 규정으로서 배리어 프리 디자인을 전개하는 모델이 되었고, 이후 1974년 마쯔다시(町田市)의 '복지환경정비요강'을 제정하여 처음 시행되었다.

6) 장애물없는 생활환경(Barrier-Free) 인증제도시행지침 제25조

<표 2> 한국과 일본의 편의시설 설치 관련 법규



일본에서 국가적 차원의 기준은, 1982년 건설성의 '신체장애인의 이용을 배려한 건축설계기준'이며, 이후 공공시설의 설계 가이드라인이 제시되었다. 이에 근거하여 1988년 동경도에서는 '동경도 복지도시만들기 조례'를 처음 제정하게 되었으며, 이후 장애인 관련 조례로 활용되었다. 1994년에는 [고령자□신체장애인 등이 원활하게 이용이 가능한 특정건축물의 건축 촉진에 관한 법률'(이하 '하트빌딩법'으로 약칭)] 이 제정됨에 따라 이를 기초로 하는 설계기준인 건설성의 '고령자□신체장애인 등의 이용을 배려한 건축설계 표준'이 공포되었다. 1995년 동경도 복지도시 만들기 조례가 개정되었다. 2000년에는 공공교통기관, 역 등의 여객시설을 중심으로 배리어프리화를 목적으로 하는 건설성의 [고령자, 장애인등의 공공교통기관을 이용한 이동원활화 촉진에 관한 법률(이하 '교통배리어 프리법'으로 약칭)]이 제정되었다. 하트빌딩법과 교통배리어 프리법을 통합한 형식으로 2006년부터는 국토교통부령으로

[고령자, 신체장애인의 이동 원활화 촉진에 관한 법률(이하 '배리어 프리 신(新)법'으로 약칭)]을 실시하고 있다.

5. 한국의 장애인 편의시설 관련 제도

1) 장애인편의시설 관련법규

우리나라에서는 1981년 심신장애자복지법을 최초 입법으로' 도로, 공원, 공공건물, 교통시설, 기타 공중이 이용하는 시설을 설치하는 자는 심신장애자가 이를 편리하게 이용할 수 있는 시설이나 설비를 갖추도록 노력하여야 한다'라고 규정하였다. 그러나 세부시행 사항이 마련되지 않고, 사회전반에 인식부족으로 인하여 단지 장애인을 위한 법이 최초로 제정되었음에 의미를 가진다.

건축법에서는 1985년부터 장애인 편의시설 관련 규정을 설립하여, 장애인용 관람공간, 통로 경사로, 승강기, 화장실 부분이 규정되었다. 이것은 국제적 행사인 1986년 아시안 게임과 1988년 올림픽을 기준으로 장애인 편의시설의 일부 규정이 세워졌을 것이라고 사료 된다.

1989년 제정된 장애인복지법에는 이 법 제 33조에는 '국가와 지방자치단체가 편의시설에 대한 시설을 강구하여야 하낟' 라고 규정하여 설치의 의무와 처벌규정을 두었다. 그러나 장애인의 이동에만 초점을 맞추어 전반적인 생활에 효율을 두지 못하였다. 1994년에는 장애인 복지법 제 33조 동법시행령 제30조의 규정을 근거로 한 "장애인편의시설 및 설비의 설치기준에 관한 규칙"을 제정하였고, 1997년 4월 20일에 '편의증진법'을 제정하였다. 이는 일련의 대책이 성공을 거두기 위해 생활공간 전반에 걸친 장애물 없는 환경 즉, 무장애 공간의 조성으로 장애인도 다른 사람의 도움 없이 지속 가능한 독립성의 확보 등이 실현되어야 한다(보건복지부, 장애인 편의시설 상세표준도)라고 의의를 두었다. 그러나 이법 은 일본의 "노인□장애인등이 원활 히 이용할 수 있는 특정 건물의 건축 촉진에 관한 법률"과 유사하며, 여러 선진국의 법률과 비교하여 보면, 세부 기준이나 규정들이 아주 미흡한 실정이다. 2006년 1월 편의증진법에서 도로, 교통시설 이 별도로 분리되어 "교통약자의 이동 편의증진법령" 설립되었다. 이법에는 교통수단, 여객시설, 도로 부분으로 보다 강화되었다.

위의 법령 변천 과정을 살펴보면 기존의 단순한 사용권만을 보장하는 단계에서 접근권 및 이동권까지 폭 넓은 범위로 확대되었다. 단순히 장애인에서 벗어나 노약자, 임산부, 어린이 등 사회적 이동약자를 기준으로 다양하게 대상범위가 넓어짐을 알 수 있다. 또한 장애인 편의시설을 설치함에서 벗어나 무장애 공간(Barrier Free)을 지향하며, 나아가 유니버셜 디자인(Universal Design) 개념을 제시함이 이상적이라고 사료된다. 즉 장애인을 위한 시설을 설치가 아닌 인권회복의 차원에서 모든 사용자의 편의가 고려된 디자인이 이루어져야 할 것이다(이영진, 2007)

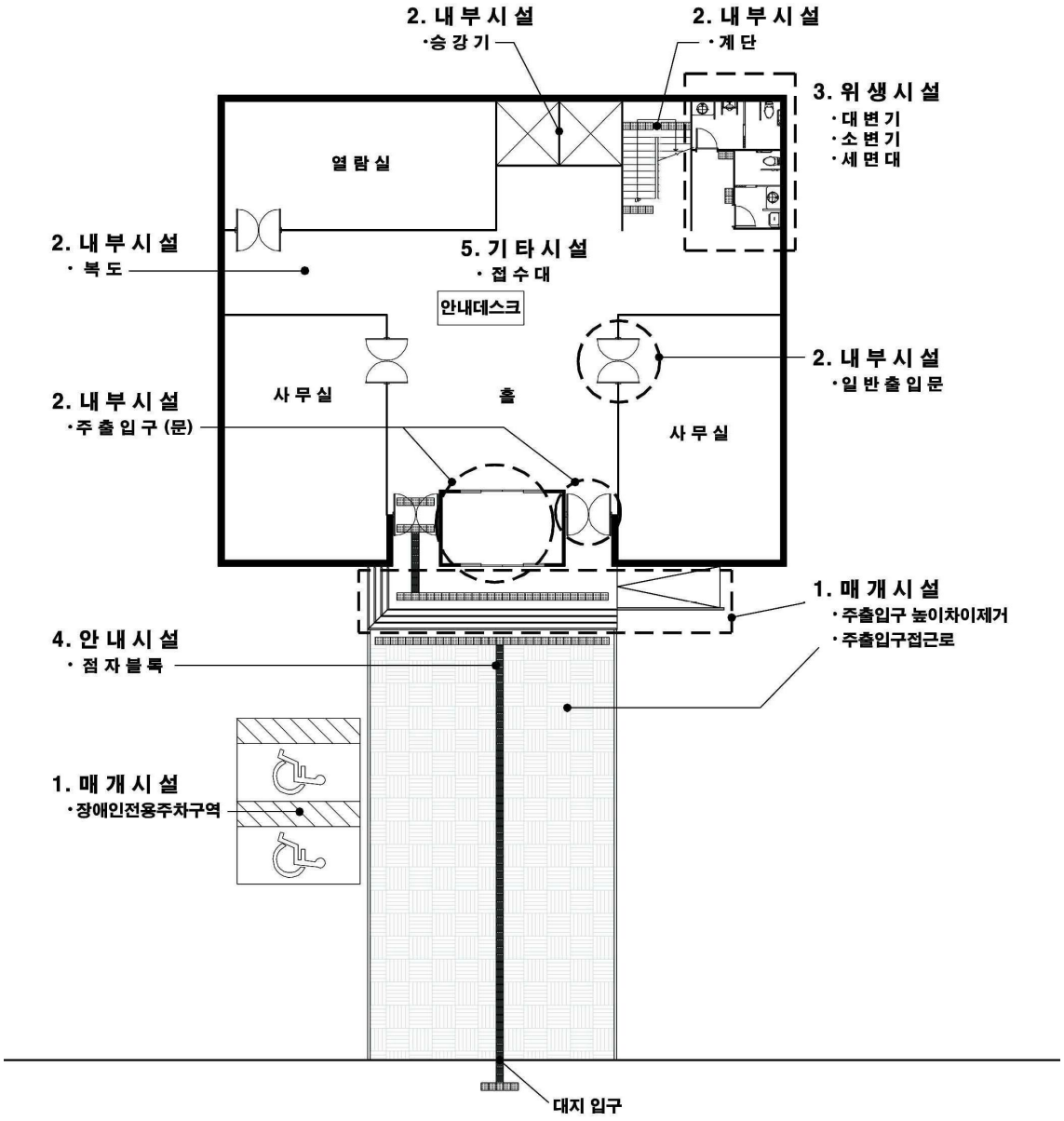
<표 3> 장애인 편의시설 관련 법령

년도별	법령명	비고
1981	심신장애자복지법	
1984	건축법시행령	
1989	장애인복지법	심신장애자복지법개정 장애인등록
1990	장애인고용촉진 등에 관한 법률	
1994	장애인편의시설 및 설비의 설치 기준에 관한 규칙	1998년 폐지
1998	장애인□노인□임산부 등의 편의증진보장에 관한 법률	
2006	교통약자 이동편의 증진법	
2007	장애물 없는 생활환경 인증제도 지침	
2007	교통약자 이동편의 증진 계획	

2) 장애인 편의시설 설치기준

우리나라의 현행법으론 장애인의 편의시설은 편의증진법상 대상시설별로 설치하여야 하고 편의시설의 종류에 따라 구분된다. 이 중에서 구청의 경우는 업무시설 중 국가 또는 지방자치단체의 청사에 해당되며 주민센터의 경우는 제1종 근린생활시설 중 동사무소(주민센터)에 해당된다. 동구문화센터는 문화 및 집회시설 중 공연장 및 관람장에 해당되며 동구청소년수련관은 수련시설 중 생활권 수련시설에 해당된다. 편의 시설의 종류는 크게 <그림>(2008년 장애인편의시설 전수조사 현장요원 교육 자료집)과 같이 매개시설, 내부시설, 위생시설, 안내시설, 기타시설로 구분하고 대상시설별로 설치하여야 하는 편의시설의 종류<표 4>와 같다.

<표 4> 대상시설별 설치하여야 하는 편의시설의 종류



제1종 근린생활시설 중 동사무소(주민센터)는 9개시설이 의무사항, 4개시설이 권장사항이고 업무시설 중 국가 또는 지방자체단체의 청사에 속하는 구청은 13개의 시설이 의무사항, 1개시설이 권장사항이다. 문화 및 집회시설인 동구문화센터는 14개가 의무사항, 1개시설이 권장사항이다. 문화 및 집회시설인 동구문화센터는 14개가 의무사항, 1개시설이 권장사항이고 수련시설인 동구청소년수련관은 10개시설이 의무사항, 3개시설이 권장사항이다.

<표 5> 대상시설별로 설치하여야 하는 편의시설의 종류

편의시설 / 대상시설		매개시설			내부시설			위생시설					안내시설			기타시설				
		주출입구접근로	장애인전용주차구역	주출입구높이차제거	출입구(문)	복도	계단 또는 승강기	화장실			욕실	샤워실·탈의실	점자블록	유도 및 안내설비	경보 및 피난설비	객실·침실	관람석·열람석	접수대·작업대	매표소·판매기·음료대	임산부등의휴게시설
								대변기	소변기	세면대										
제1종 근린생활시설	동사무소(주민센터)	의무	의무	의무	의무	의무	의무	의무	권장	권장			의무	권장	권장			의무		
업무시설	국가 또는 지방자치단체의 청사	의무	의무	의무	의무	의무	의무	의무	의무	의무			의무	의무	의무			의무		권장
문화 및 집회시설	공연장 및 관람장	의무	의무	의무	의무	의무	의무	의무	의무	의무			의무	의무	의무		의무		의무	권장
수련시설	생활권 수련시설, 자연권 수련시설	의무	의무	의무	의무	의무	의무	의무	의무	의무		권장		권장	권장	의무				

본 연구에서 다루는 공공시설물에서 설치해야하는 종류별 편의시설 중 의무사항 및 평가해야할 시설의 기준을 보면 다음과 같다.

(1) 장애인 등의 통행이 가능한 접근로

대상시설 외부에서 건축물의 주출입구에 이르는 접근로는 장애인등이 안전하고 편리하게 통행할 수 있도록 유효폭· 기울기와 바닥의 재질 및 마감 등을 고려하여 설치하여야 하며 건축물의 주출입구에 연결하여 시공하는 것이 구조적으로 곤란하

거나 주출입구보다 부출입구가 장애인등의 이용에 편리하고 안전한 경우에는 주출입구 대신 부출입구에 연결하여 접근로를 설치할 수 있다.

(2)장애인전용 주차구역

부설주차장에는 장애인전용 주차구역을 주차장법령이 정하는 설치비율에 따라 장애인의 이용이 편리한 위치에 구분· 설치하여야 한다. 다만, 부설주차장의 주차대수가 10대 미만인 경우를 제외하며, 산정된 장애인전용주차구역의 주차대수 중 소수점이하의 끝수는 이를 1대로 본다.

(3) 높이차이가 제거된 건축물 출입구

건축물의 주출입구와 통로에 높이차이가 있는 경우에는 턱낮추기를 하거나 휠체어리프트 또는 경사로를 설치하여야 하며 건축물의 주출입구의 높이차이를 없애는 것이 구조적으로 곤란하거나 주출입구보다 부출입구가 장애인등의 이용에 편리하고 안전한 경우에는 주출입구 대신 부출입구의 높이차이를 없앨 수 있다.

(4) 장애인등의 출입이 가능한 출입구 등

건축물의 주출입구와 건축물안의 공중의 이용을 주목적으로 하는 사무실 등의 출입구(문)중 적어도 하나는 장애인등의 출입이 가능하도록 유효폭· 형태 및 부착물 등을 고려하여 설치하여야 한다.

(5) 장애인등의 출입이 가능한 출입구 등

복도는 장애인등의 통행이 가능하도록 유효폭, 바닥의 재질 및 마감과 부착물 등을 고려하여 설치하여야 한다.

(6) 장애인등의 통행이 가능한 계단 또는 승강기

가) 장애인등이 건축물의 1개층에서 다른 층으로 편리하게 이동할 수 있도록 그 이용에 편리한 구조로 계단을 설치하거나 장애인용 승강기, 장애인용 에스컬레이터, 휠체어리프트 또는 경사로를 1대 또는 1곳 이상 설치하여야 한다. 다만, 장애인등이 이용하는 시설이 1층에만 있는 경우에는 그러하지 아니한다.

나) 가)의 건축물 중 6층 이상의 연면적이 2천제곱미터 이상인 건축물)층수가 6층인 건축물로서 각층 거실의 바닥면적 300제곱미터이내마다 1개소이상의 직통계단을 설치한 경우를 제외한다)에 근린공공시설, 노유자시설 중 장애인시설 및 노인시설, 의료시설, 교육연구시설 중 학교 및 도서과느 공공업무시설, 숙박시설, 판매시설, 관람집회시설 중 공연장 및 관람장, 전시시설, 방송통신시설 중 방송국, 청소년수련시설이 있는 경우에는 장애인용 승강기, 장애인용 에스컬레이터, 휠체어리프트 또는 경사로를 1대 또는 1곳 이상 설치하여야 한다.

(7) 장애인 등의 이용이 가능한 화장실

화장실은 장애인 등이 편리하게 이용할 수 있도록 구조, 바닥의 재질 및 마감과 부착물 등을 고려하여 설치하되ㅡ 장애인을 대변기는 남자용 및 여자용 각 1개 이상을 설치하여야 하며, 여성용 화장실은 영유아용 거치대 등 임산부 및 영유아가 안전하고 편리하게 이용할 수 있는 시설을 구비하여 설치하여야 한다.

(8) 점자블록

건축물의 주출입구와 도로 또는 교통시설을 연결하는 보도에는 점자블록을 설치하여야 한다.

(9) 시각 및 청각장애인 유도· 안내설비

시각장애인의 시설이용 편의를 위하여 건축물의 주출입구 부근에 점자안내판, 촉지도식 안내판· 음성안내장치 또는 기타 유도신호장치를 1개 이상 설치하여야 하며, 청각장애인의 시설이용 편의를 위하여 청각장애인 등의 이용이 많은 곳에는 전자문자안내판 또는 기타 전자문자안내설비를 설치하여야 한다.

(10) 시각 및 청각장애인 경보· 피난설비

시각 및 청각장애인등이 위급한 상황에 대피할 수 있도록 청각장애인용 피난구유도등· 통로유도등 및 시작장애인용 경보설비 등을 설치하여야 한다.

(11) 장애인등의 이용이 가능한 객실 또는 침실

기숙사 및 숙박시설 등의 전체 침실수 또는 객실의 1% 이상(숙박시설은 0.5% 이상)은 장애인등이 편리하게 이용할 수 있도록 구조, 바닥의 재질 및 마감과 부착물 등을 고려하여 설치하되, 산정된 객실 또는 침실 수 중 소수점 이하의 끝수는 이를 1실로 본다.

(12) 장애인등의 이용이 가능한 관람석 또는 열람석

관람장 및 도서관등의 전체 관람석 또는 열람석수의 1% 이상(전체 관람석 또는 열람석수가 2천석이상인 경우에는 20석 이상)은 장애인등이 편리하게 이용할 수 있도록 구조 등을 고려하여 설치하되, 산정된 관람석 또는 열람석수 중 소수점이하의 끝수는 이를 1석으로 본다.

(13) 장애인등의 이용이 가능한 접수대 또는 작업대

읍·면·동사무소 및 장애인시설 등의 접수대 또는 작업대는 장애인등이 편리하게 이용할 수 있도록 형태·규격 등을 고려하여 설치하여야 한다. 다만, 동일한 장소에 각각 2대이상을 설치하는 경우에는 그 중 1대만을 장애인등의 이용을 고려하여 설치 할 수 있다.

(14) 장애인등의 이용이 가능한 매표소·판매기 또는 음료대

매표소(장애인등의 이용이 가능한 자동발매기를 설치한 경우와 시설관리자동으로부터 별도의 상시서비스가 제공되는 경우를 제외한다)판매기 및 음료대는 장애인등이 편리하게 이용할 수 있도록 형태·규격 및 부착물 등을 고려하여 설치하여야 한다. 다만, 동일한 장소에 2곳 이상을 각각 설치하는 경우에는 그 중 1곳 또는 1대만을 장애인 등의 이용을 고려하여 설치할 수 있다.

6. 일본의 『고령자, 신체장애인 등의 이동 등의 원활한 촉진에 관한 법률(일명, 배리어 프리(Barrier-Free) 신(新)법)』의 이해

급속한 고령화와 저출산이 동시에 진행되면서 일찍이 경험하지 못한 인구감소사회가 된 일본에서는 고령자나 장애인 등도 포함하여 모든 사람들이 사회활동에 참가, 자아를 실현하기 위한 시책이 요구되고 있다. 2006년 12월 20일부터 '고령자, 신체장애인 등의 이동 등의 원활화 촉진에 관한 법률(배리어프리 신법(장애제거 법))' 이 시행되었다. 앞으로는 이 법률에 의거하여 하드와 소프트 양면의 시책에 충실을 기하며, 고령자와 장애인 등도 포함하여 모든 사람들이 살기 쉬운 보편적인 사회의 실현을 지향하고 있다.

1) 일본의 배리어 프리(Barrier-Free) - 건축물, 공공교통기관, 공공시설 등 고령자나 신체장애인을 대상으로 추진

(1) 고령사회대책과 공생사회 실현의 중요 과제

오늘날 일본은 다른 선진국에서는 볼 수 없는 급속한 고령화가 진행되어 2015년에는 국민 4명당 1명이 65세 이상의 고령자인 본격적인 고령사회를 맞이하며 고령사회대책이 중요 과제가 되고 있다. 저출산도 동시에 진행되어 지금까지 경험하지 못한 인구감소사회를 맞이하게 된다. 이런 사회에서는 고령자가 다양한 생활방식을 주체적으로 선택할 수 있도록 자립 지원하는 시책 등을 추진할 필요가 있다. 또한 장애인이 장애 없는 사람처럼 스스로의 의사로 생각하고 결정하여 사회의 모든 활동에 참가, 참여할 수 있는 공생사회의 실현도 요구되고 있다. 이를 위해 장애인이 자신의 능력을 발휘, 자아를 실현할 수 있도록 지원하기 위한 시책 등도 추진할 필요가 있다.

(2) 하트 빌딩법과 교통 배리어프리 법

1994년 불특정 다수의 사람들이나 주로 고령자나 신체장애인 등이 이용하는 건축물의 배리어프리(장애제거)화를 추진하기 위해 '고령자, 신체장애인 등이 원활히 이용할 수 있는 특정건축물의 건축촉진에 관한 법률(이하 하트 빌딩법)' 이 제정되었다. 하트 빌딩법은 백화점이나 슈퍼마켓, 호텔 등 불특정 다수가 이용하는 건축물을 특정건축물로 지정, 건축주는 건물 출입구나 계단, 화장실 등을 고령자나 신체장애

인 등이 원활하게 이용할 수 있도록 조치를 취해야 한다고 정하고 있다. 또 2002년 개정에서는 고령자나 신체장애인 등이 원활하게 이용할 수 있는 특정건축물의 건축을 더욱 촉진하기 위해 불특정이 아니라도 다수가 이용하는 학교나 사무실, 공공주택 등으로 범위를 확대했다. 또 특별특정건축물(불특정다수 혹은 주로 고령자나 신체장애인 등이 이용하는 특정건축물)의 건축 시 이용원활화기준(기초적인 기준)에 적합하도록 할 것을 의무화하는 동시에 인정받은 특정건출물에 용적률 산정의 특례, 표시제도 도입 등 지원조치를 확대하는 등 필요한 조치가 강구되었다.

2000년에 역과 철도차량, 버스 등 공공교통기관 같은 여객시설주변의 보행공간의 배리어 프리화를 추진하기 위해 '고령자, 신체장애인 등의 공공교통기관을 이용한 이동의 편리를 촉진하기 위한 법률(이하 '교통 배리어 프리법')이 제정되었다. 이에 따라 역 등의 여객시설이나 차량 등을 새롭게 설치하거나 도입할 경우, 기준에 맞도록 의무화하는 동시에 시정촌(市町村)의 주도 아래, 역과 그 주변 도로, 신호기 등을 모두 배리어 프리화 하는 기본구상제도를 담았다. 이 교통 배리어프리 법에 따라 공공교통사업자가 철도역 등의 여객시설 및 차량을 배리어 프리화 하고 지역자치체가 작성한 기본구상에 의거하여 철도역 등의 여객시설을 중심으로 일정 지역의 여객시설이나 주변 도로, 역 앞 광장 등의 중점적, 전반적인 배리어프리화가 추진되었다. 그 결과, 엘리베이터의 설치로 단차가 해소되어 1일 이용자 5,000명인 대규모 역의 비율이 2000년도 말 28.9%에서 2005년도 말 56.5%까지 증가하는 등 사회의 배리어프리화가 착실하게 진전되었다.

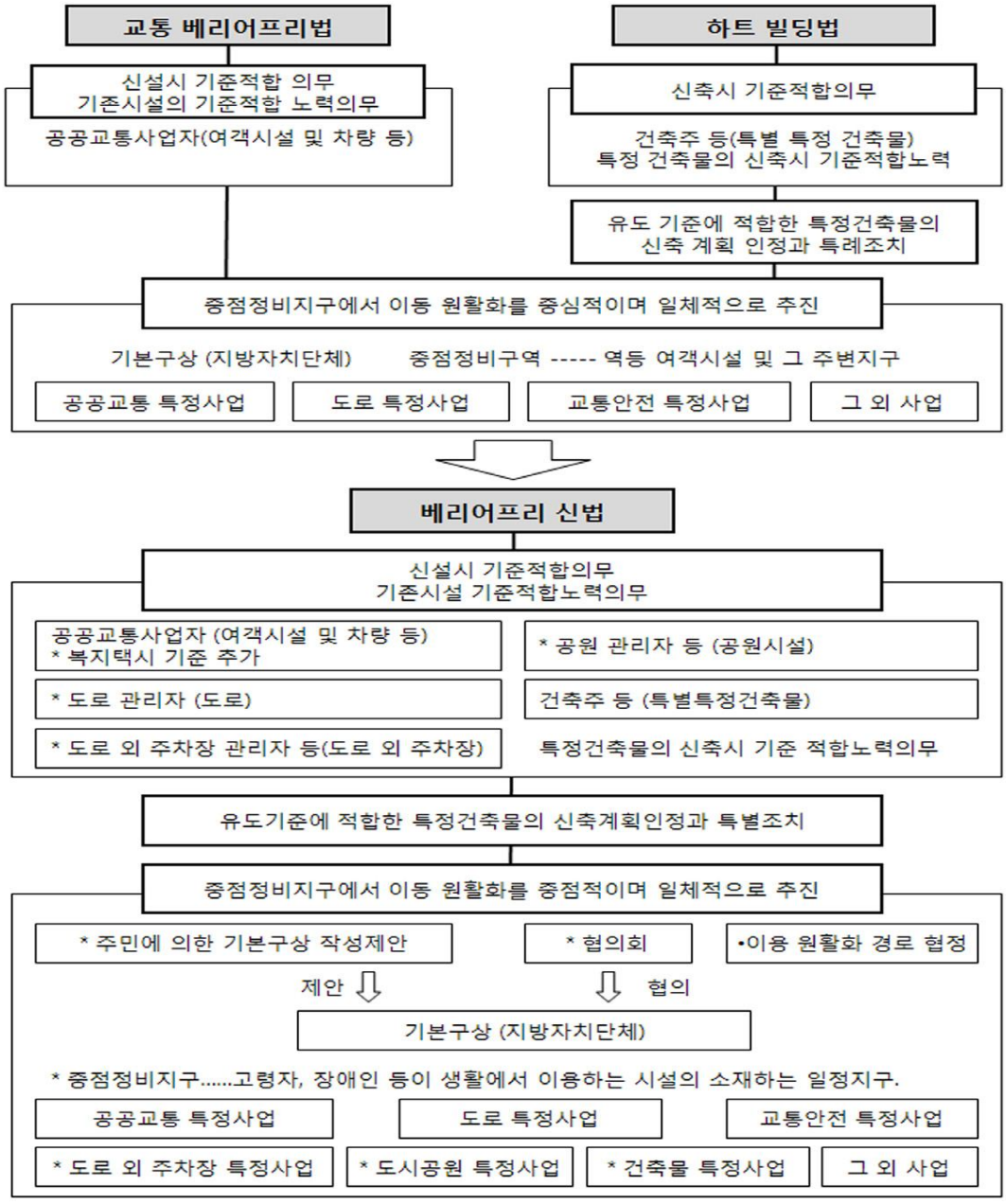
(3) 일체화된 종합적인 시책 추진이 과제

현재 일본에서는 남녀가 서로의 개성과 능력을 충분히 발휘하는 남녀공동참여를 위한 방안이 추진되고 있다. 한편, 국제화가 추진되는 가운데 비즈니스, 관광 등 다양한 분야에서 외국인과 일본의 상관관계도 높아지고 있다. 이러한 변화를 거쳐 2005년 7월 '어디서나 누구나 자유롭게 사용하기 편한'이라는 유니버설 디자인(만인을 위한 설계)의 생각을 담은 국토교통행정 추진을 위한 배리어프리 시책의 지침이 되는 '유니버설 디자인 정책대강'이 발표되었다.

이 '유니버설 디자인의 정책대강'을 정리하는 논의 과정에서 '공평할 것, 선택 가능성이 있을 것, 당사자의 참여가 이루어질 것' 이라는 생각을 반영한 배리어 프리

화를 추진하는데 충분하지 않다는 사실을 알 수 있었다. 예를 들어 배리어 프리화

<그림 1> 고령자, 신체장애인 등의 이동 등의 원활한 촉진에 관한 법률(일명, 배리어 프리(Barrier-Free) 신(新)법)의 제정 과정



촉진을 위한 법률이 제각각 만들어지면서 배리어 프리화 자체가 시설마다 독립, 추진되고 연속적으로 이루어지지 못하고 있다는 문제점과 배리어 프리화가 역 등의

여객시설을 중심으로 일정지역에 머무는 등 이용자의 시점에서 본 배리어 프리화가 불충분하다는 지적이 있었다. 또 하드면의 정비뿐 아니라 국민 개개인이, 고령자·장애인이 자립한 가운데 일상생활이나 사회생활의 확보라는 중요성에 대한 이해를 높이는 동시에 원활한 이동이나 시설 이용에 적극적으로 협력하는 '마음의 배리어 프리'나 정보제공 등 소프트면의 대책이 불충분하다는 과제를 들 수 있다. 나아가 다양한 관점에서 단계적이자 지속적으로 추진할 수 있는 과정이 확립되어 있지 않다는 점도 문제로 지적되고 있다.

2) 고령자, 신체장애인 등의 이동 등의 원활화를 촉진하는 법률 _ 하트 빌딩법과 교통 배리어프리 법을 통합·확충

(1) 배리어프리 신법, 2006년 12월 20일부터 시행

국토교통성에서는 '유니버설 디자인의 생각을 반영한 배리어프리의 모습을 생각하는 간담회'를 설치, 다양한 과제에 대한 논의를 추진하는 가운데 배리어프리에 관한 법제도를 어떻게 제정할 것인가 거듭 검토해왔다. 그 결과 '유니버설 디자인 정책대강'의 시책 중 하나인 '일체적·종합적인 배리어프리 시책추진'을 위해 하트 빌딩법과 교통 배리어프리 법의 일체화를 위한 법제도 구축이 필요하다는 판단이 이루어졌다. 유니버설 디자인의 중요 정책으로 '하트 빌딩법'과 '교통 배리어프리 법'을 통합·확충한 '고령자, 장애인 등 이동의 원활화를 촉진하는 법률(이하 배리어프리 신법)'이 제164회 통상국회에서 성립, 2006년 6월 21일 공포, 12월 20일부터 시행되었다. 그 내용은 <표 3>과 같다.

(2) 하트·소프트 양면의 시책에 충실

배리어프리 신법은 하트 빌딩법과 교통 배리어프리 법에 있는 내용을 답습하면서도 여기에 없는 새로운 조치를 담고 있다.

① 모든 장애인이 대상 _ 하트 빌딩법·교통 배리어프리 법에서는 '고령자, 신체장애인 등'이라 지칭했지만, 배리어프리 신법에서는 '고령자, 장애인 등 이동의 원활화를 촉진하는 법률' 이라 하여 '신체장애인'가 아닌 '장애인'이라 표현했다. 이는 신

체장애인뿐 아니라 지적장애인·정신장애인·발달장애인을 포함하여 모든 장애인을 대상으로 한다는 점을 명확히 한 것이다.

<표 6> 고령자, 신체장애인 등의 이동 등의 원활한 촉진에 관한 법률(일명, 배리어 프리(Barrier-Free) 신(新)법)의 개요

정식명칭	고령자, 신체장애인 등의 이동 등의 원활한 촉진에 관한 법률	
시행시기	2006년 12월 20일	
목적 & 배경	- 고령자와 장애인등을 포함한 모든 사람들이 살기 좋은 유니버설 사회의 실현 - 누구나 생활하기 좋은 마을로 정비하여 향후 일본의 저출산, 인구감소 사회를 대비	
정의	하트빌딩법과 교통배리어 프리법을 일체화 할 수 있는 법제도 구축	
관련법	하트 빌딩법」/「교통배리어 프리법」	
주무기관	국토교통성	
	지방자치단체 및 각 행정단체	
법적 구속력	법률-의무사항	
대상	- 특정건축물 : 다수가 이용하는 건축물, 학교, 사무소, 공동주택, 공장 등 - 특별특정건축물 : 불특정 다수가 이용사거나, 고령자 및 장애인이 이용하는 특정건축물, 백화점, 병원, 노인홈, 공공보도 등 모든 생활공간	
대상자	의무대상자-하트빌딩법의 건축주, 교통배리어 프리법의 공공교통사업자(복지택시사업자 추가), 도로관리자, 도로외 주차장관리자, 공원관리자 등	
인증	- 법적 규제사항 준수 확인 - 하트빌딩법과 교통배리어 프리법, 복지마을만들기 조례에 근거하여 [적합증] 발급	
혜택	건축주, 사업자 및 관리자에게 인센티브 부여 및 세제혜택	
	① 인정 마크 표시가능	② 시설정비 보조
	③ 시설 증개축 및 관리 집행과정의 세제특혜	④ 용적율 특혜
	⑤ 소득세 및 법인세 감세	⑥ 저금리 융자
	⑦ 사업소득세의 비과세	
특징	-「하트 빌딩법」과 「교통배리어 프리법」을 통합 - 하드/소프트 양면의 시책을 충실하게 - 모든 장애인이 보호대상으로 - 도시공간 단위의 면적용으로 확장 - 사용자가 계획과정부터 참여 가능	

② 생활공간에서 배리어 프리화 추진 _ 배리어프리 신법에는 배리어 프리화의 의무가 있는 대상자를 하트 빌딩법의 건축주 등이나 교통 배리어프리 법의 공공교

통사업자 등과 더불어 도로관리자·노상주차장 관리자·공원 관리자 등으로 규정하면서 적용되는 시설 범위를 확대했다. 이처럼 배리어프리 신법은 고령자나 장애인 등이 일상생활이나 사회생활에서 이용하는 시설의 범위를 넓혀 생활 공간에서의 배리어 프리화를 추진하고 있다. 또한 공공교통기관 중 교통 배리어프리 법의 대상이 아니었던 택시 사업자를 새롭게 포함시켜, 고령자나 장애인 등의 수송을 목적으로 한 휠체어나 침대의 승하차가 가능하도록 리프트를 설치한 '복지 택시'를 새롭게 도입하여 철도차량이나 버스와 마찬가지로 기준에 따르게 했다. 이와 함께 일상생활에서 이용하는 시설을 확대, 기존의 특별특정건축물(백화점, 병원, 복지시설 등의 불특정다수 혹은 주로 고령자나 장애인 등이 이용하는 건축물)에 대해서도 기준적합노력의무를 다하도록 했다. 이처럼 배리어프리 신법에는 하트 빌딩법과 교통 배리어프리 법의 일체화는 물론 기존 법률의 대상이 아닌 내용이 새롭게 추가되었다. 또한 기존 의무내용의 확대 등 배리어프리 신법은 개별시설단체마다 확대된 규제내용을 담고 있다.

③ 역이 없는 지역도 중점정비지구로 _ 시정촌에서는 일정 지역을 중점정비구역으로 정하여 이동의 원활화와 관계된 사업을 중점적이면서도 일체적으로 추진한다는 기본구성을 작성할 수 있게 되었다. 이 기준구상의 대상이 되는 범위를 교통 배리어프리 법에서는 큰 철도역 등 '특정여객시설(주로 1일 이용자수 5천명 규모 여객시설)'이라는 대규모 여객시설 주변으로 한정했었다. 하지만 배리어프리 신법에서는 이용자수가 5천명에 이르지 못하는 경우나 여객시설이 존재하지 않는 지역에서도 기본구상을 책정할 수 있게 했다.

또한 교통 배리어프리 법에서는 공공교통기관 ·도로 ·신호기 등 3분야를 배리어프리화를 추진하는 '특정사업' 이라 했지만, 신법에서는 이들 3분야와 함께 건축물·노상주차장·도시공원 나아가 이들 시설을 이어주는 경로도 특정사업이라 할 수 있게 되었다. 이처럼 유연한 새 제도 아래서 지역의 실정에 맞는 전반적이고 종합적인 배리어프리화가 계획에 따라 추진될 것으로 기대되고 있다.

④ 이용자의 시점을 반영 _ 기본구상 책정 시 대상자도 참여시켜 다음과 같은 새 제도를 만들었다.

○ 협의회제도를 법정화 _ 우선 기본구상 작성 시, 고령자나 장애인 등이 계획단계부터 참여할 수 있도록 작성에 관해 협의하는 협의회제도를 법률로 정했다.

○ 구상작성제안제도 창설 _ 고령자나 장애인 등이 시정촌에 구체적으로 제

안할 수 있는 제안제도를 새롭게 신설했다.

⑤ '스파이럴 업'과 '마음의 배리어프리' _ 배리어 프리화를 추진하기 위한 구체적인 시책이나 조치 내용은 시책에 관계된 당사자의 참여 아래 검증하고 그 결과에 따라 새로운 시책이나 조치를 강구, 단계적이자 지속적으로 발전시키는 것이 중요하며 이를 '스파이럴 업'이라고 한다. 또한 배리어프리화의 촉진에 대한 국민의 이해를 구하는 것을 '마음의 배리어프리'라고 하는데 신법에서는 이를 국가와 국민의 의무와 책임으로 새롭게 규정하고 있다.

<표 7> 고령자, 신체장애인 등의 이동 등의 원활한 촉진에 관한 법률(일명, 배리어프리(Barrier-Free) 신(新)법)의 시설별 목표

<table>
<tr><th colspan="3">분류</th><th>목표년도</th><th>목표＊4</th></tr>
<tr><td colspan="3">여객시설(철도역사, 버스터미널, 여객선터미널,
항공여객터미널＊1</td><td rowspan="4">2010년</td><td>100%</td></tr>
<tr><td rowspan="2">철도</td><td colspan="2">철도역＊1</td><td>100%</td></tr>
<tr><td colspan="2">철도차량</td><td>50%</td></tr>
<tr><td rowspan="3">버스</td><td colspan="2">버스터미널</td><td>100%</td></tr>
<tr><td rowspan="2">승합버스</td><td>저상버스＊2</td><td>2015년</td><td>100%</td></tr>
<tr><td>논스텝버스</td><td rowspan="11">2010년</td><td>약30%</td></tr>
<tr><td>선박</td><td colspan="2">여객선터미널＊1</td><td>100%</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">여객선</td><td>약50%</td></tr>
<tr><td>택시</td><td colspan="2">복지택시</td><td>약18,000대</td></tr>
<tr><td>도로</td><td colspan="2">주요한 철도역 주변 등 주된 도로</td><td>100%</td></tr>
<tr><td>건출물</td><td colspan="2">불특정 다수가 이용하는 건축물＊3</td><td>약50%</td></tr>
<tr><td rowspan="3">도시공원</td><td colspan="2">공원내 도로 및 광장</td><td>약45%</td></tr>
<tr><td colspan="2">주차장</td><td>약35%</td></tr>
<tr><td colspan="2">화장실</td><td>약30%</td></tr>
<tr><td colspan="3">도로외 주차장</td><td>약40%</td></tr>
<tr><td>신호기등</td><td colspan="2">신호기등의 이용 원활화가 실현된 주요
철도역 주변 등의 생활관련경로</td><td>100%</td></tr>
<tr><td colspan="5">＊1-하루 이용자 수가 5,000인 이상인 시설
＊2-바닥이 낮고 출입구에 계단이 없어 노약자나 장애인 등 교통 약자들이 쉽게 이용할 수 있는 버스
＊3-특별특정건축물
＊4-목표율 등의 수치는 시설별로 설정된 배리어 프리화에 관련된 기준의 달성치를 표시한 것이다.
＊출처 :「배리어프리신(新)법의해설」,국토교통성, http:/www.milit.go.jp/barrierfree/barrierfree_.html</td></tr>
</table>

<표 8> 배리어 프리 신(新)법의 의무 내용

분류			주요내용
공공 교통 기관	여객 시설	철도시설	역 출입구에서 플랫폼까지 경로/휠체어 통행폭/ 플랫홈과 차량바닥은 평행, 간격은 최소화, 시각장애인 전락예방 조치/ 플랫폼에는 승강기, 에스컬레이터, 화장실, 발권기 등
		버스터미널, 여객선터미널, 항공여객터미널	철도역에 준함
	차량	차량(철도차량, 승합버스, 복지택시, 선박, 항공기)	시각장애인 또는 청각정보 제공/휠체어스페이스 확보/차량 내 화장실 등
		철도 차량	차량연결부에는 플랫폼 등의 전락방지/차량번호 등 문자 및 점자 표시
		버스차량	저상버스/필담용구 설치 및 표시
		복지택시	휠체어대응차/회전시트차
		선박	배리어 프리객석/객석, 화장실, 식당을 통하는 1개 이상 통로에 승강기, 단독 이동 가능 구조/필담용구 설치 및 표시
		항공기	통로석 반수 이상은 가동식 팔걸이/ 통로 2개 이상 항공기의 화장실은 휠체어이용자 이용 가능
도로	도로관리자는 관리 도로를 배리어 프리기준에 적합하도록 할 것		
	고령자 및 장애인이 통상 보행하는 도로는 장관이 지정하는 '특정도로'로 할 것		
신호기	신호기	음향정보, 보행자용 시간 연장기 또는 잔여시간표시기 설치, 아니면 보차분리 시킬 것	
	도로 표시	반사재료를 사용하여 인식 용이하도록, 횡단보도에 필요에 따라 시각장애인용 유도블록 설치	
도로 외 주차장	휠체어이용자 주차공간을 1개 이상 설치할 것, 도로외주차장에 관한 배리어 프리화 기준에 적합할 것(장애인 마크 표시, 승하차 여유공간 확보 등), 기존의 특정시설은 노력할 것		
도시 공원	도시공원에 관한 배리어 프리화기준에 적합할 것(화장실, 관리사무소, 접근로, 순로, 식음대 등), 기존의 특정시설은 노력할 것		
건축물	특별특정건축물(노인홈, 백화점, 극장 호텔 등) 및 특정건축물(학교, 사무소)은 승강기, 계단, 출입구, 주차장, 어프로치, 욕실, 화장실, 복도, 시각장애인용 유도블록		

5. 선행연구 검토

본 연구와 관련 있는 최근 논문 중에서 장애인 관련 시설을 실태조사 한 연구와 공공시설을 대상으로 조사 연구한 것을 위주로 하였다.

정지영(2000)은 부산광역시 동사무소의 장애인시설에 관한 연구조사에서 장애인들이 생활함에 있어 가장 쉽게 접근할 수 있는 동사무소를 대상으로 장애인 시설 적용실태를 고찰하고 시설 개선방안을 모색하였다. 연구방법은 이론 고찰, 조사분석, 종합고찰이며, 이론 고찰은 장애에 대한 정의와 각 동작의 특성을 제시하였다. 조사분석은 각 시설의 현황을 우선 파악하였으며. 시설 사례조사와 담당자 운영자 면담을 통하여 결과를 정리하였다. 일반 사항, 외부공간, 내부공간, 부속 설비 및 시설, 조사대상 특기사항으로 구분하였다. 종합 고찰에서는 3가지로 방향을 제사하였다. 첫째, 건축물의 신축이나 이전시에 세심한 배려가 필요함. 둘째, 건축물의 개보수시에 장애인 시설 확충을 하여야 함을 제시하였다. 마지막으로 최소한의 시설(주차장 시설 정비, 출입구의 최소한의 규정 준수, 내부공간 정비, 화장실 정비)의 규정을 준수함을 제시하였다.

임순호(2000)는 불특정다수인이 사용하는 기존 공공 및 공중시설물에 있어서 장애인의 편의시설에 대한 실태와 문제점에 초점을 두어 전주시 공공건물을 조사하였으며, 기존 시설물의 실태와 문제점의 조사· 분석을 통하여 향후 시설계획 시 장애인의 접근권과 이동권 확보 및 개선에 관한 기초적인 자료를 제시하고 또한 “장애인, 노인, 임산부 등의 편의증진에 관한 법률시행규칙”과 비교분석을 통하여 공공 및 공중시설의 계획시 편의시설 설계를 위한 기초자료를 제시하는데 연구 목적을 두었다. 연구방법으로는 첫째, 문헌을 중심으로 기존연구 자료와 건축관련 법규 및 시설기준을 고찰하고 둘째, 고찰된 문헌자료를 통하여 체크리스트를 작성하여 조사대상시설에 대하여 현장조사를 실시하였으며 셋째, 조사된 체크리스트를 종합· 분석하여 그 문제점을 알아보고 이를 통하여 공공시설 및 공중시설 계획시 고려되어야 할 편의시설의 계획 설계에 대하여 기초적인 자료를 얻고자 하였다. 장애인의 적극적으로 사회에 참여하기 위해서는 무엇보다도 그들의 활동성에 대한 편의시설의 배려가 선행되어야 하며 특히 불특정다수인이 이용하는 공공 및 공중시설물에

있어서는 장애인의 접근과 이동이 양호하도록 편의시설이 설치되어야 한다. 장애인 편의시설을 설치할 EO는 이동, 접근, 이용 편의시설 등이 서로 연계성을 가질 수 있도록 설치해야 한다고 하였으며 각 편의시설을 외부, 내부, 기타편의시설로 나누어 개선방향을 제시하였다.

임현주(2001)는 주로 지체장애인과 시각장애인을 위한 편의시설을 주된 분석 대상으로 하였으며 장애인이 공공건물을 이용 할 시 요구되는 편의시설에 초점을 두어 경기도 산하 29개 시· 군의 청사 및 읍· 면· 동사무소 등을 대상으로 장애인의 편의시설을 확충함으로써 모든 사람들이 함께 더불어 살아가는 공동사회를 이루어야 한다는 전제하여 현재까지 관공서나 공공시설에서 장애인 복지시설이 어느 정도 확보되었으며 운영되고 있는가를 조사하고 개선방안을 모색하였다. 편의시설의 물리적 문제, 편의증진법이 지니고 있는 한계, 사회적 의식과 문화적 문제에 대해 진단하고 개선방안을 제시하였다.

남해경, 박창선, 박기택(2004)은 대학교 기숙사 건축에 있어서 장애인 시설의 만족도에 관한 연구에서 대학교 기숙사를 대상으로 장애인 편의시설의 실태를 조사· 분석하고 아울러 장애 학생들을 대상으로 시설에 대한 만족도를 분석함으로써 개선방안을 제시를 목적으로 하였다. 연구 방법은 각종 문헌과 법령을 통한 이론 고찰, 도면과 각 대학교 시설에 관한 실측조사, 장애 학생을 대항으로 한 만족도 조사를 실시하였다. 그 결과 대학교 기숙사에 있어 장애인 시설의 현황과 기준은 충족시키고 있었으나 세부적인 면에서는 매개(접근로 턱 낮춤, 바닥재질), 내부(복도 재질 및 보조설비시설), 위생(바닥재질), 기타 시설(킥플레이트, 핸드레일, 손잡이, 비상벨) 등이 미흡하였다. 건물은 일반 대학생을 위한 기준으로 설계가 되었다. 즉 건축 기초단계에서 장애인 편의시설 고려를 하지 않았으며 세부시설은 부적정하게 설치되었고, 장애인 유형별 편의시설 고려가 미흡하였다. 실측조사를 통한 실사용자의 요구분석을 통한 법적조건 및 효율적인 방안을 제시하였다.

이정훈, 김성화, 김현주, 최무혁(2006)은 장애인 중 가장 높은 비율을 차지하고 있는 지체장애인을 중심으로 동사무소 이용시 발생될 수 있는 문제점을 분석하여 이에 대한 개선방안을 모색하고자 하였다. 연구방법은 설치현황 조사를 통해 편의시설의 문제점을 분석하여 그 원인을 법적 기준과 사용상의 불편함에 기초하여 도출한 후, 편의증진법과 국외 관련법의 비교 및 분석을 통해 사용자의 활동공간과 편

의증진을 위해 좀 더 발전된 개선 방안 제시를 목적하는 것으로 대구광역시 소재의 15개소 동사무소(1998년 이후 신축)를 대상으로 공용공간, 민원• 사무공간, 주민 자치센터로 분류하여 조사하였다. 조사결과, 크게 3가지 문제유형별로 분류되었다. 첫째, 공공시설에 대하여 의무사항 미설치, 둘째, 설치는 되었으나 법적 기준에서 제시하는 수치나 형태 등을 준수하지 않거나, 권장사항으로 정해놓은 항목을 미설치, 셋째, 법적 기준은 적합하나 최소규정만 준수하여 충분한 활동공간이 확보되지 않거나, 법적 구체적 항목이 없어서 시행하지 못한 유형이었다. 개선방안으론 법적 기준을 준수하였는지에 대한 정밀한 감독과 권장사항에 대한 적극적인 시행을 장려하고, 보다 구체적인 수치를 제시하여 문제를 줄일 수 있다고 하였다. 그리고 외국 관련법과 비교하여 기준을 강화 개선하며, 건축입허가 과정에서 전문가들의 컨설팅을 통하여 편의시설의 설치를 보다 확대해야 할 것이라고 하였다.

이영진(2007)은 우리나라의 편의시설의 설치 기준이 되는 편의증진법을 지준으로 부산지역의 구• 청 청사의 장애인 편의시설 실태를 조사하고 문제점 파악 및 개선점을 모색하고자 한다. 연구범위는 부산광역시의 15개 구청과 1개 군청을 대상으로 장애인 편의시설을 조사하였으며, 연구방법은 문헌연구와 현장조사의 방법을 이용하였다. 문헌연구를 통하여 기존의 연구와 장애인 편의시설 관련법인 '편의증진법'을 분석하여 본 논문을 위한 연구틀을 개발하고자 하였다. 현장조사는 본 연구를 위해 개발한 연구틀을 이용하여 현장을 답사하여 조사하였다. 결론으로 첫WO, 부산광역시의 구• 군 청사장애인 편의시설 적정 설치율은 타 시도와 비교하여 저조하였으며 둘째, 구• 군 청사 건축역사 있어 지속적인 장애인 편의시설의 적용 및 발전이 미흡하였다. 셋째, 장애인 편의시설의 부적정성을 들 수 있다. 넷째, 장애인 편의시설 운영 및 관리가 되지 못하고 있으며 다섯째, 장애인 편의시설 법률 이해부족을 해소해야 한다고 하였다.

김종구(2009)는 인천광역시 기초 자치단체의 청사들을 연구대상으로 하였으며, 장애인 편의시설 설치기준을 토대로 장애인 전용주차구역을 비롯한 장애인통행 접근로(복도 및 로비 등의 통로) 및 기타 장애인용 시설(승강기, 계단, 화장실) 등에 대해 초점을 맞추고 있다. 또한 일반적으로 건축물 사용 시 장애경험의 강도가 높은 휠체어 사용자와 시각장애인, 그리고 보행에 지장이 있는 일시적 장애인(교통사고자, 임산부), 노유자 등을 연구의 대상으로 설정하였다. 이번 연구의 방법 중 일반적

고찰부분으로 장애인 관련 법령 및 시설 기준, 그리고 복지에 관련된 시설 및 설계 기준, 설계방안 등에 관하여 살펴보는 것으로 하였으며, 이를 토대로 기준 항목을 선정하고 인천광역시 기초 자치단체 청사를 현장조사하여 적합한 부분과 미흡한 부분• 부적합한 부분을 비교 분석해 봄으로써, 각 청사별 현재의 편의시설 설치실태를 제시해 보았다.

개선점으로 시설적인 측면으로 신형건축물은 시설물의 구조상설치기준을 준수하여 장애인 편의시설을 설치할 수 없는 불가항력적인 부분도 있어 앞으로 이에 대한 보완대책으로 시설물을 대체할 수 있는 기구 또는 시설의 증• 개축을 요구하였으며, 신형건축물의 경우 사후관리가 미흡하여 설치 후 사회관리에 대한 기준마련 및 제도변화를 요구하였다. 제도적인 측면에서는 건축계획 단계에서부터 장애인 편의시설에 대한 반영이 적극적으로 이루어질 수 있도록 건축법으로의 통합이 필요하며, 장애인 편의시설 설치 공사의 전문면허를 건설 산업기본법에 신설하여 반드시 전문기술을 가진 자가 설치토록 하는 방안을 제시하였다. 그리고 의식적인 측면에서는 장애인에 대한 편견을 버리고 편의시설 설치 시의식의 전환을 하여야 한다고 하였다.

김경섭(2009)는 장애인들이 지역 사회에서 가장 많은 이용하는 근린생활시설 중 법적인 내용을 설치하여야 하는 대구광역시의 주민센터의 장애인 편의시설 실태를 조사하고 문제를 파악하여 개선방안을 모색하였다. 본 연구의 목적인 대구광역시 주민센터 편의시설 실태 조사를 통해 장애인 편의시설을 갖추어야 하는 대상 시설의 현 실태를 구체적으로 파악하여 어떻게 잘못 설치되어 있는지 어떻게 설치해야 하는지 개선방안을 제시하는 데 두었다. 결론으로 부적정 편의시설 설치가 많으며 그 이유로 오래된 건물, 재원확보의 어려움, 법적• 행정적• 제도적 시스템 미흡을 들었다. 다음으로 지체 및 뇌병변 장애인 위주의 편중된 장애인 편의시설을 말하였다. 이에 대한 개선방안으로 행정기관의 관리감족철저, 인식개선을 위한 노력과 모니터일, 타 장애유형의 욕구파악, 편의시설 설치에 따른 인센티브 등 제도마련을 제시하였다.

정일교 외(2009)는 안동시의 공공 및 민간관련 장애인편의시설을 대상으로 편의증진법 외 장애인편의시설 설비의 설치 기준에 근거한 설치율과 적정 설치율의 분석을 통하여 현재 설치되어 있는 편의시설현황의 문제점과 그 개선방향을 제시하고

자 하였다. 이를 위하여 2008년에 실시된 장애인 편의시설 전수실태조사에 포함되어 조사대상이였던 지방자치단체(안동시)의 통계자료 및 원자료를 활용하였다. 연구에서 설치율과 적정 설치율은 원자료를 엑셀통계분석을 통하여 재분석하였다. 연구의 범위는 안동시를 사례로 안동시의 공공 및 민간관련 장애인 편의시설의 설치율과적정 설치율을 분석하고 이를 실제 전국전수조사결과(2008년 장애인 편의시설 실태전수조사)와 비교하여 안동시 장애인 편의시설의 바람직한 개선방향을 모색하였다. 첫째, 장애인 편의시설 설치에 있어 안동과 전국에 있어 격차의 해소가 필요하다. 둘째, 안동시는 장애인에게 실질적으로 도움이 되는 편의시설의 적정 설치율을 높이는 것이 필요하다. 셋째, 안동시는 편의시설 설치 이후 잘 관리되고 있는지에 대한 엄격한 관리· 감독· 유지를 위해 노력해야 할 것이다. 넷째, 안동시는 다양한 장애 유형에 따른 편의시설의 질적 확충이 필요하다. 다섯째, 안동시민의 장애인 편의시설에 대한 인식개선을 위한 교육과 홍보가 필요함을 제시하였다.

<표 9> 선행연구 비교

조사자	조사대상	문제점	개선사항 및 결론
정지영 (2000)	부산광역시 주민센터	□ 각 편의시설에 대한 실태와 문제점 파악	□ 건축물의 신축이나 이전 시에 세심한 배려가 필요 □ 건축물의 개보수시에 장애인 시설 확충 □ 마지막으로 최소한의 시설의 규정 준수
임순호 (2000)	전주시	□ 각 편의시설에 대한 실태와 문제점 파악	□ 편의시설 계획 시 고려방안과 문제점에 대한 개선요구 □ 편의시설 설치시 연계성 요구
임현주 (2001) 김경심 (2002) 문병원 (2003)	경기도 광주광역시 울산광역시 공공건물	□ 물리적 편의시설의 문제 □ 정부의 정책과 제도적 문제 □ 사회적 환경과 문화적 문제	□ 물리적 문제 - 모든시민을 위한 도시환경정비 - 연속상에서의 체계화 - 개별성의 확보 □ 제도적문제에 대한 개선방안 - 기구개편 및 제도의 개선 - 정부차원에서 홍보와 교육 - 장애인서비스 강화 - 공공의 역할 정립

			□ 사회적 문제 - 편의시설에 대한 새로운 의미부여 - 사회통합적인 문화조성
남해경 (2004)	대학교 기숙사	□ 건축 기초단계에서 장애인 편의시설 고려치 않음 □ 부적정한 설치 □ 장애인 유형별 편의시설 고려 미흡	□ 실측조사를 통한 실사용자의 요구분석을 통한 법적조건 및 효율적인 방안을제시
이영진 (2007)	부산광역시 구□군청	□ 적정설치율 저조 □ 건축역사 있어 발전미흡 □ 편의시설의 부적정 □ 운영 및 관리 미비 □ 법률 이해부족	□ 문제점에 대한 개선요구
이정훈 외3 (2006)	대구광역시 주민센터	□ 의무사항 미설치 □ 설치는 하였으나 법적 기준 미준수 □ 법적규정 내 최소 규정만 준수 □ 법적 구체적 항목이 없어 미시행	□ 정밀한 감독과 적극적인 시행 장려 □ 보다 구체적인 수치를 제시 □ 외국 관련법과 비교하여 기준을 강화개선 □ 건축 인허가 과정에서 전문가들의 컨설팅
김종구 (2009)	인천광역시 구□군청	□ 편의시설 현황 문제 □ 설치의 문제점 □ 설치기준상의 문제	□ 시설적인 측면 - 신형건축물은 시설물을 대체할 수 있는 기구 또는 시설의 증□개축을 요구 - 사후관리에 대한 기준마련 및 제도변화 □ 제도적인 측면 - 건축법으로의 통합 및 편의시설 설치공사의 전문면허를 건설 산업기본법에 신설 □ 의식적인 측면 - 편견 및 의식의 전환
김경섭 (2009)	대구광역시 주민센터	□ 부적정 편의시설 설치 - 오래된 건물, - 재원확보의 어려움 - 법적□행정적□제도적 시스템 미흡 □ 편중된 장애인 편의시설	□ 행정기관의 관리감독철저 □ 인식개선을 위한 노력과 모니터링 □ 타 장애유형의 욕구파악 □ 편의시설 설치에 따른 인센티브 등 제도 마련

		□ 편의시설 설치 정도	
정일교 외1 (2009)	안동시 공공 및 민간 관련시설	□ 각 편의시설에 대한 실태와 문제점 파악	□ 적정설치율 높여 안동과 전국과의 격차해소 필요 □ 엄격한 관리 감독 유지 □ 다양한 장애유형의 편의시설 확충 □ 인식개선을 위한 교육과 홍보

Ⅲ. 연수결과 및 분석

1. 남해의 배리어 프리(Barrier-Free) 사례현황(관공서, 사회복지시설, 이동권 확보 중심으로)

1) 남해군편의시설사전점검협의회 제도 도입

최근 몇 년 사이 우리 지역에도 많은 장애인 복지 이슈가 나타났었다. 그 중 하나가 편의시설과 같은 접근성 문제였다. 노인 인구의 급증에 따른 각종 시설 이용 시 안전문제 대두 및 장애인들의 교육율 증가, 지역주민들의 장애인에 대한 인식개선 등으로 중증 장애인들의 사회 참여의 기회가 늘어나면서 접근성과 이동권에 대한 욕구가 강하게 대두되었다. 물론 1997년 장애인□노인□임산부 등의 편의시설 설치에 관한 법률안이 제정되어 법률안에 의거 대상 시설물에 편의시설이 설치되고 있었으나 장애인 등이 실제로 이용하기에는 불편함이 너무 컸었다.

이에 편의시설 설치 시 당사자들의 참여와 의견을 적극 반영하기 위해 남해군지역사회복지협의체와 장애인 단체를 중심으로 지역사회에 편의시설 사전점검 조례안 제정을 위한 다양한 활동이 일어나기 시작했다. 이 결과 남해군에서 2009년 12월 6일 『장애인□노인□임산부 등의 편의시설 사전점검』 조례가 경남지역 지□자□체 중 제일 먼저 제정되었으며, 이를 토대로 남해군편의시설사전점검협의회(이하, 협의회)가 구성되어 활동을 펼쳐오고 있다.

약 3년여 시간 동안 협의회는 건축주 및 지역주민들의 편의시설에 대한 인식개선과 아울러 대상 시설을 사전 점검을 실시하면서 편의시설이 올바르게 설치될 수 있

도록 적극적 활동을 펼쳐왔다. 하지만 편의시설에 대한 지역주민과 담당자 및 건축주들의 이해부족과 예산 낭비라는 인식 등의 사유로 편의시설 설치율은 높았으나, 설치 기준에는 미달한 채로 설치되고 있는 상황이며, 비단 이러한 문제는 남해뿐만 아니라 모든 지□자□체에서 나타나는 현상이라고 할 수 있겠다. 이로 인해 시설을 사용하는 어르신들과 장애인, 우리의 아이들은 안전의 사각지대에서 각종 사고에 노출된 채 시설물을 이용하고 있는 실정이며, 특히 중증의 장애인들은 잘못 된 편의시설로 인해 또 다른 장애나 재해로부터 목숨을 위협받고 있는 상황에 처해있다.

이에 약 3년 동안의 협의회 활동을 토대로 남해군 장애인등의 편의시설 설치 현황과 올바른 설치를 위한 저해 요인 및 옳은 설치 방안을 사례별로 구성해 보았다.

2) 남해군 편의시설 설치 현황

(1) 접근로

가. 설치 원칙 : 건축물의 주출입구로 이어져 있는 대지 내 보도와 주차장이 연결되어 있는 접근로는 장애인 등이 안전하고 편리하게 이용할 수 있도록 하여야 한다.

나. 미비점 : 보도와 보행로는 보행자가 우선이다. 하지만 각종 장애물(턱, 가로수 등)로 인해 보행의 연속성이 없기 때문에 휠체어 장애인 및 시각장애인은 보행안전을 보장받지 못하고 있는 실정이다. 보도와 차도의 경계부분에는 반드시 턱 낮추기를 실시하고 기울기 1/12이하의 경사로를 설치하고 횡단보도가 설치되는 경우는 진행방향으로 안내하는 점자유도블럭을 2중으로 정확하게 설치하여야 한다. 보도 내 가로수, 가로등, 벤치, 차량진입방지말뚝 등은 보도가 아주 넓을 경우는 설치할 수 있으나 남해의 보도는 대체적으로 좁기 때문에 보도 내에 설치하는 것이 아니라 보도 외각에 설치하여 휠체어2대가 왕복할 수 있도록 1.5m이상 확보할 수 있도록 하여야 한다. 특히, 남해에 설치된 차량진입방지말뚝의 경우는 대부분 돌로 만든 제품으로서 낮고 무겁기 때문에 부딪히면 많이 다친다. 이때의 말뚝은 높이가 허리이상 오고 모가 형성되지 않고 탄성이 가진 제품을 사용하여야 한다.

<표 10> 남해군 편의시설 설치 현황 - 접근로

	
덮개(트랜치) 구멍은 격자형태의 2cm 이하 사용	점자유도블럭(선형)의 양방향 90cm 내에는 보행 장애물이 없도록 설치
	
- 점자유도블럭은 황색바탕을 사용 - 장애인등이 항상 편리하게 이용할 수 있도록 유지·관리	시각장애인의 보행편의를 위해 점자유도블럭(점형, 선형) 설치
	
- 차량진입방지말뚝은 높이 0.9m, 지름 0.15m, 모가 없고 탄성이 있는 구조의 제품 사용 - 차량진입방지말뚝의 간격은 1.5m이고 0.3m 전면에는 점형블럭 설치	- 차량진입방지말뚝은 보행자의 통행에 방해되지 않는 범위에 설치

(2) 장애인 주차장

가. 설치원칙 : 보행에 장애를 가진 자에게 휠체어와 자가용은 신체의 일부이며 보행기능을 대신해 주는 중요한 역할을 한다. 휠체어와 자가용이 없이는 이동만 불가능한 것이 아니라 일상생활자체가 불가능하므로 장애인전용주차장은 필수시설이고 유일하게 비장애인과 겸용이 안 되는 편의시설이다.

나. 미비점 : 남해는 장애인전용주차구역이 있는 장소로 안내하는 안내표지와 주차구역 안내표지(장애여부 ,과태료, 신고전화)가 없거나 틀린 경우가 많다. 그리고 장애인전용주차구역을 일반주차장 내에 설치하되 건축물과 가장 가까운 장소에 설치하여야 한다. 간혹 장애인전용주차구역을 일반주차장과는 별개로 따로 보도 내 장애인전용주차구역만 설치하는 것은 좋지 못한 예다. 또한 장애인전용주차구역에서 보행로나 건축물 주출입구는 바로 진입할 수 있도록 단차를 제거하고, 유효폭 1.2m 이상을 확보하여야 하나 대부분 주차장만 만들어 놓고 있는 실정이다.

<표 11> 남해군 편의시설 설치 현황 - 장애인 주차장

	
- 주차안내표지판(장애여부, 과태료, 신고전화기재)은 식별하기 쉬운 장소에 설치 - 바닥면 장애인전용표시는 식별하기 쉽도록 채색	- 주차공간의 바닥표면은 평탄하게 마감 - 주차공간과 보도의 보행통로 설치

(3) 출입문

가. 설치 원칙 : 건축물 출입문은 장애인 등이 손잡이를 잡고 개폐하기 용이하여야 한다. 그리고 출입하기 장애가 되지 않도록 유효폭, 형태, 단차 등을 고려하여야 한다.

나. 미비점 : 주출입문의 경우 전·후면 30cm 이격된 지점에 점형유도블럭을 문폭만큼 설치하여야 한다. 하지만 점형유도블럭의 돌출점으로 인해 문의 개폐가 방해가 된다는 이유로 더 넓게 설치하는 경우가 많다. 대부분 이런 경우는 점형유도블럭을 매입하지 않고 일반바닥 위에 점자유도블럭을 부착하는 경우이므로 점자블럭은 내부든 외부든 바닥면과 동일하게 설치하되 돌출점만 바닥면 위로 나오게 설치하여야 한다. 그리고 내부 출입문 손잡이의 경우 특정인이 출입하는 장소를 제외하고는 모두 레버식 또는 수직·수평식으로 되어 있어야 하고 투명한 강화유리문은 색띠 등을 부착하여 시각장애인등이 부딪히지 않도록 하여야 한다.

<표 12> 남해군 편의시설 설치 현황 - 출입문

<table>
<tr><td>  </td><td>  </td></tr>
<tr><td>주출입문 전후면 30cm 점형유도블럭 문폭만큼 설치</td><td>- 출입문 전면 통과유효폭 1.2m 평탄하게 확보
- 점자유도블럭(점형,선형)은 빛에 반사되지 않고 황색바탕을 사용</td></tr>
<tr><td>  </td><td>  </td></tr>
<tr><td>출입문 손잡이 형태는 레버식이나 수평 또는 수직막대식을 사용</td><td>출입구(문) 바닥면에는 문턱이나 높이차이 제거하여 설치</td></tr>
</table>

(4) 복도 및 통로

가. 설치원칙 : 복도는 건축물 시설을 연결하는 통로이므로 통행과 시설의 접근에 장애가 없어야 하고 휠체어가 통과하기에 충분한 유효폭과 활동공간이 확보되어야 한다.

나. 미비점 : 건물 내부가 신발을 벗고 들어오는 경우는 현관에 단차가 있다. 이 단차로 인하여 다른 분의 도움 없이는 휠체어장애인은 접근할 수가 없으므로 간이 경사로 등을 설치하여야 한다. 그리고 복도에는 양측면에 손잡이를 설치하여 거동이 불편하신 분들의 편리성을 높여야 한다.

<표 13> 남해군 편의시설 설치 현황 - 복도 및 통로

	
복도 양측면 80cm 높이에 손잡이 설치	복도(현관) 바닥면 높이차이 제거

(5) 계단

가. 설치기준 : 계단은 휠체어로 접근하기 불가능한 장애물일 뿐만 아니라 노인, 어린이는 물론 임산부, 심장질환자 등 신체내부장애인과 목발이용자 등 보행에 장애를 가진 장애인에게는 매우 위험하므로 신중하게 고려하여 안전하고 편리하게 만들어져야 한다.

나. 미비점 : 계단 내에 설치되는 손잡이는 반드시 양측면에 설치하여야 하고 손잡이 끝부분에는 층수를 표기된 점자표지판을 설치하여야 한다. 그리고 계단 시작과 끝부분(참포함)에는 30cm 이격하여 계단폭만큼 점형유도블럭을 설치하여야 한다. 그리고 계단에서 미끄러져 넘어질 우려가 있기 때문에 계단 디딤판 끝부분에는 줄눈이나 미끄럼방지재 등으로 반드시 마감처리를 하여야 한다.

<표 14> 남해군 편의시설 설치 현황 - 계단

	
- 계단 시작과 끝부분 30cm 이격하여 점형 유도블럭 계단폭 만큼 설치 - 계단 양측면 80cm 높이에 손잡이 설치 - 손잡이 끝부분 층수를 표기한 점자표지판 부착	- 계단코부분 줄눈넣기 또는 미끄럼방지재 마감

(6) 경사로

가. 설치원칙 : 경사로는 휠체어가 단차(계단, 턱)의 높이차를 극복하기 위한 좋은 편의시설이다. 따라서 경사로는 휠체어의 통행에 적합한 유효폭, 구조, 활동공간을 확보하여야 한다.

나. 미비점 : 경사로의 가장 중요한 것은 기울기이다. 기울기가 1/12이상인 경사로는 사실상 개인이 혼자서 사용하기 어렵기 때문에 편의기능이 없고 오히려 위험시설이 된다. 그리고 폭이 1.2m 이하인 경사로는 좁아서 사용하기 힘들다. 15cm이상인 경사로에는 좌우 손잡이를 설치하고 시작과 끝부분(참포함)에는 반드시 휠체어가 회전이 가능할 수 있도록 1.5m이상의 활동이 가능한 공간이 필요하다.

<표 15> 남해군 편의시설 설치 현황 - 경사로

<table>
<tr><td>  </td><td> 
</td></tr>
<tr><td>- 경사로 유효폭 1.2m 확보
- 경사로 시작과 끝부분(참포함) 1.5m의 수평 활동공간 확보
- 손잡이 두께 3.2~3.8cm 사용</td><td>- 경사로 기울기 1/12이하 확보
- 경사로 시작과 끝부분(참포함) 1.5m의 수평 활동공간 확보
- 경사로 양측면 80cm 높이에 손잡이 설치</td></tr>
<tr><td>  </td><td> 
</td></tr>
<tr><td>- 경사로 기울기 1/12이하 확보
- 경사로 바닥면은 미끄러지지 않는 재질 사용
- 경사로 높이가 0.75m이내마다 1.5m의 수평참 설치
- 손잡이 두께 3.2~3.8cm 사용</td><td>경사로 양측면 추락방지턱 또는 난간대 설치</td></tr>
</table>

(7) 승강기

가. 설치원칙 : 승강기는 모든 사람이 건축물의 수직이동에 이용가능한 대표적인 편의시설이다. 특히 계단을 이용하기 불가능한 휠체어에게 가장 안전하고 편리한 수직이동 수단이다. 따라서 승강기는 건축물 층별용도와 규모에 관계없이 층간이동의 자유를 보장하는 의미로 누구나 이용 가능하도록 쉽고 편리하게 작동할 수 있어야 한다.

나. 미비점 : 승강기에 설치되는 점형유도블럭은 휠체어 활동공간과 겹치지 않게 하기 위해 반드시 출입문 앞이 아니라 승강기 버튼 전면에 설치하여야 한다. 그리

고 내부 조작반의 경우 선택버튼을 눌렀을 경우 안내음성이 나와야 한다.

<표 16> 남해군 편의시설 설치 현황 - 승강기

	
승강기 버튼 앞 점형유도블럭은 황색바탕을 사용	승강기 버튼 전면 점형유도블럭 설치

(8) 화장실

가. 설치원칙 : 장애인이 외출과 여행을 못하는 가장 큰 요인 중 하나가 장애인이 이용 가능한 화장실이 없기 때문이다. 화장실은 장애인의 인권을 보장하고 일반인과 차별 없는 세상을 만들기 위한 핵심시설이다. 그러므로 화장실은 다양한 장애유형에 대응할 수 있도록 설치하여야 한다.

나. 미비점 : 시각장애인을 위해 화장실에 설치되는 점형유도블럭은 장애인화장실 전면이 아니라 일반 남·여화장실 전면에 설치되어야 한다. 장애인화장실은 장애인만 사용하는 것이 아니라 장애인도 사용하게 만들어 놓은 것이기 때문에 일반화장실과 별개로 분리되어 있으면 사용률이 낮아질 수 있으므로 일반화장실 내에 설치하는 것이 좋다. 이 때 일반화장실 내부 단차를 모두 없애고 설치되는 장애인화장실은 반드시 1.4×1.8m이상으로 설치되어야 하고, 출입문은 미닫이가 좋지만 여닫이의 경우 휠체어 활동공간이 겹치므로 반드시 바깥으로 열리게 하여야 한다. 이 때 일반화장실에 설치되는 세면대는 하부공간이 있게 설치하여야 한다. 그리고 대변기에 설치되는 손잡이는 수평손잡이는 한쪽 면에는 반드시 회전식을 설치하고 수직손잡이는 수평손잡이 위로 설치되어야 하고 측면에 휠체어가 들어갈 수 있도록 75cm이상의 공간을 확보하여야 한다.

<표 17> 남해군 편의시설 설치 현황 - 화장실

	
일반 남녀화장실 전면 점형블럭 설치	- 수직손잡이 방향 위쪽방향 설치 - 한쪽면 수평손잡이 회전(상·하,좌·우)식 설치
	
- 휠체어 측면 유효폭 0.75m 활동공간 확보 - 세면대 거울 높이 0.9m 높이에 설치	- 화장실 내부 단차 제거 - 출입문 손잡이 형태는 레버식이나 수평 또는 수직막대식을 사용 - 미닫이문의 경우 턱이 있는 문지방이나 홈을 설치 안됨
	
- 화장실 사용여부확인 시각잠금장치 설치 - 출입문 손잡이 형태는 레버식이나 수평 또는 수직막대식을 사용	- 세면대 0.8m 높이에 수평손잡이 설치 - 세면대 거울 높이 0.9m 높이에 설치 - 소변기 수평·수직손잡이 설치

(9) 점자유도블럭

가. 설치원칙 : 시각장애인 점자블록은 방향을 유도하거나 위험 등을 알려주는 주의환기용이다. 주변상황을 고려하여 시각장애인은 물론이고 타인에게도 안전하고 편리하도록 설치하여야 한다. 그러나 무조건적인 점자블록의 설치보다 바닥 재질, 색상 등으로 점자블록을 대체하는 것도 좋은 방법이다.

나. 미비점 : 점자유도블럭은 반드시 돌출점을 제외한 바닥면과 같게 설치되어야 하고 장애물의 30cm 전면에 설치되어야 한다. 점자유도블럭은 약시인이 인지할 수 있도록 황색바탕이어야 하고 빛에 반사되면 안 된다. 그러므로 점자블럭은 스테인레스, 볼트, 대리석등의 제품은 사용하면 안 되고 부착형 보다 매입형의 제품을 사용하는 것이 좋다.

<표 18> 남해군 편의시설 설치 현황 - 점자유도블럭

<table>
<tr><td> 
</td><td> 
</td></tr>
<tr><td>- 점자유도블럭(점형,선형)은 황색바탕을 사용
- 점자유도블럭은 영구적이고 유지·관리가 편한 매입형 사용</td><td>- 점자유도블럭(점형,선형)은 황색바탕을 사용
- 점형유도블럭은 장애물이나 위험한 장소의 30cm 전면에 설치</td></tr>
<tr><td>  </td><td> 
</td></tr>
<tr><td>- 점형유도블럭은 선형유도블럭이 시작·교차·굴절되는 지점에 설치
- 여객시설 등의 공공장소 외에는 내부에 선형유도블럭 설치하면 안 됨</td><td>- 점형유도블럭은 장애물이나 위험한 장소의 30cm 전면에 설치
- 점자유도블럭은 영구적이고 유지·관리가 편한 매립형 사용</td></tr>
</table>

(10) 안내시설

가. 설치원칙 : 건축물의 안내표시는 시설이용의 원활한 이동을 유도하기 위해 설치하여야 한다. 특히 건축물의 주요시설에는 반드시 그에 적합한 안내판을 설치하여 이용객에게 정보를 제공하여야 한다.

나. 미비점 : 건물에 설치되는 안내판은 주요시설 등을 점자와 병행하여 표기하여야 하고 주출입구 부근과 접근로가 길 경우 주접근로 부근에도 음성안내장치를 설치하여야 한다.

<표 19> 남해군 편의시설 설치 현황 - 안내시설

	
스탠드식 혹은 벽부식 촉지도 안내판 설치	주출입구 부근 음성안내장치 설치

2. 일본의 배리어 프리(Barrier-Free) 건학 내용 결과 (관공서, 사회복지시설, 이동권 확보 중심으로)

이번 연수는 2012년 9월 18일(화) 김포국제공항에서 출발하여 22일(토) 오후에 도착하는 총 4박 5일로 구성되어 있다. 이번 연수는 기존 연수 방식에서 벗어나 성과중심의 공모형과 제시형으로 선발하여 해당 각 연구자들의 연구 분야를 심도 있고 현장중심적 연수로 진행될 수 있도록 구성되었다.

해외연수에 따른 결과보고는 양적연구가 아닌 질적연구로써 질적연구를 하는 연구자들이 직면하는 도전은 그들의 분석방법을 명확히 하는 것이고 그들의 기술이 어떻게 일반과학의 증거에 맞는 사실들을 산출 할 수 있는지를 기술하는 것이다.

Cuba와 Lincoln(1981, 홍현미라, 2005에서 재인용)이 개발하여 제시한 4가지 기준인 진실성(true value), 적합성(applicability), 일관선(consistency), 중립성(neutrality)을 따라 연구의 객관성을 확보하고자 하였다.

진실성이란 양적연구에 있어 내적 타당도에 해당하는 개념으로 연구의 결과가 '믿을만하다'는 확신을 주는 것을 말한다. 믿을만한 연구란 패러다임의 실정에 맞고 또한 연구 결과가 참여자들의 생각과 실재를 반영하는 것이다.

적합성이란 양적연구의 외적 타당도와 유사한 개념으로서 연구결과가 일반화될 수 있는가를 검토하는 것이다. 양적연구에서는 통계적 의미의 표본추출로 대표되는 개념이지만 질적연구에서는 자료자체가 적합한지를 의미한다.

일관성은 양적연구에 있어 신뢰도와 같은 개념으로서 연구결과가 반복되는 정도를 말하며, 어떤 연구가 비슷한 참여자가 비슷한 설정에서 반복되었을 때, 그 연구결과가 동일한 것인지를 나타낸다. 또는 다른 연구자가 같은 결과를 얻는 것 외에도 연구자의 자료, 견해, 주어진 상황에 대해 반대적인 결론을 내리지 않는 비교되는 결론을 내려도 이 기준은 충족된다. 양적연구에서는 연구절차의 일관성, 안정성, 의존성을 말하며 질적연구에서는 경험의 중요성과 인간상황의 독특함을 강조한다(김연미, 2003).

중립성은 연구과정과 결과에서 편견이 배제되어야 함을 의미한다. 양적연구에서는 신뢰도와 타당도가 높을 때 이 기준이 충족된다. 중립성은 단순히 연구자가 특정시각을 증명하고자 한다거나 사전에 제시된 진리에 도달하기 위해 자료를 조작하지 않는다는 것을 의미한다고 볼 수 있다. 질적연구에서의 중립성은 '확인할 수 있는 것(confirmability)'으로 진실성, 적합성, 일관성이 충족될 때 이루어질 수 있다(Cuba and Lincoln, 1981, 홍현미라, 2005에서 재인용).

이러한 실천 강령을 심고 이번 일본연수에 참여를 하였고, 이러한 원칙과 실천강령을 통해 연수가 무분별한 자료 전사(轉寫)을 뽑는 것이 아닌, 핵심주제에 맞는 영역을 찾아 해당 일에 연구자들과의 지속적인 논의 및 일정을 소화하고 난 저녁 시간에 미팅을 통해 당일 조사와 관찰한 내용을 함께 토의하는 방식으로 진행을 하였다.

1) 연수 1일차(9월 18일)

첫날은 일본현지 적응을 위한 시간으로 일본의 문화 및 다양한 생활환경과 패턴을 볼 수 있는 시간으로 이루어져 있었다. 첫날은 일본에 적응하는 날이라는 개념이 많아 각 연구자들의 주제와는 차이가 있어 가벼운 마음으로 시간을 보낼 수 있

는 하루였다. 하지만, 남해팀은 일본 나리타공항에 도착하자마자 우리나라와 다른 시설물과 관찰할 수 있는 많은 편의시설을 찾아 논의하면서 사진을 찍고 각 편의시설에 대한 설계 및 설치 기준에 대해 조사를 해 나갔다.

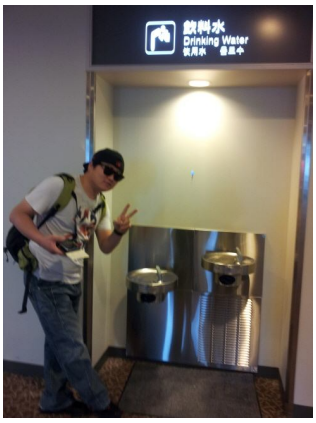
(1) 나라타공항

나리타공항의 경우, 김포공항에서 약 2시간 30분이 걸려 도착(기상악화로 인한 선회 비행)하였고, 약 한시간 정도의 입국심사를 거쳐 입국과정을 모두 마쳤다. 우리나라와 인접한 공항이라서 그런지 외국이란 느낌은 많이 없었으나, 각 시설 및 편의시설에서는 우리나라와 많이 차이가 있었다. 특히, 편의시설의 경우 세밀한 부분에서는 확연히 차이가 있어 조사와 관찰 할 수 있는 것이 산적해 있었다.

<표 20> 나리타공항의 편의시설 설치 정도

구분	주요 관찰 항목	종합 의견
매개시설	주출입구 접근로, 장애인전용주차장, 주출입구높이제거	나리타공항의 경우 주출입구 및 접근로의 단차높이가 높이가 전혀 느껴지지 않고 턱이 전무하였음. 장애인주차장의 경우, 꼭 장애인전용주차장이 아니더라도 전체적으로 여유롭게 주차장이 확보되어 있었음
내부시설	출입문, 복도, 계단 또는 승강설비	모든 문은 자동문으로 되어 있었으며, 복도는 계단이 존재하지 않았고, 낮은 높이의 경사로가 존재하고 그 경사로에는 이중으로 핸드레일이 잘 설치되어 있었음
위생시설	대변기, 소변기, 세면대	해당사항 없음(시간 관계상 화장실 이용하지 못함)
기타시설	점자블록, 유도 및 안내시설,	나리타공항에서 가장 잘 되어 있는 부분이 점자유도블록과 유도 및 안내시설이었음. 모든 실내외 바닥에 점자유도블록이 잘 설치되어 있었으며, 우리나라의 점형, 선형보다 대체로 넓이가 작아 흰지팡이나 발바닥 촉감에 명확히 알 수 있도록 제작/부착한 부분이 특이한 점이었음
전체의견	김해국제공항에서 출국하여 나리타공항에 도착한 우리 일행은 시각장애 1급 장애를 가진 위원이 함께 동행 하고 있었기 때문에 이동약자에 대한 체험을 함께 할 수 있었음. 나리타공항에 도착하여 입국심사를 받고 단체버스로 이동할 때까지 약 60분 정도의 시간이 소요되었고, 총 이동 시간은 30분 정도가 걸렸지만, 보행에 지장이 전혀 없을 정도로 어려움이 없었음 또한, 시각장애인 뿐만 아니라 신체적장애를 가진 장애인과 홀로 거동이 힘든 어르신들도 거의 불편함 없이 공항을 빠져나올 수 있도록 되어 있었음. 또한 공항 입구에서 차량까지의 이동경로에서의 장애물과 단차(faulting, 段差) 또한 없었으며, 점자유도블록 설치가 잘 되어 있고 단주(볼라드-bollard) 설치가 되어 있었으나 보행자의 안전을 위해 구부러지는 소재로 되어 있는 등 보행자에게 최적의 이동조건을 충족해 주고 있었음	

<표 21> 나리타공항 조사 사진

<table>
<tr><td>  </td><td>  </td><td>  </td></tr>
<tr><td>○ 남해팀
- 하택근 연구책임자
- 장홍이 위원
- 김종건 위원
- 류학기 위원</td><td>○ 식수대
- 키작은 사람 및 휠체어 장애인들이 이용하기 쉽게 만들어 놓은 높이가 각기 다른 식수대</td><td>○ 소화기
- 보행자에게 걸리지 않게 벽 안으로 넣어진 소화기 (일본 내 시설 모두)</td></tr>
<tr><td>  </td><td>  </td><td>  </td></tr>
<tr><td>○ 이모티콘
- 쉽게 편의시설을 찾을 수 있게 크게 만들어진 이모티콘</td><td>○ 이중 핸드레일
- 약간의 경사에도 설치되어 있는 핸드레일과 모든 핸드레일은 이중으로 높이가 다르게 설치되어 있음</td><td>○ 정확한 점자유도블록
- 다중이용시설에는 정확하게 점자유도블록이 설치되어 있고, 세밀하게 자세하게 설치되어 있음</td></tr>
<tr><td>  </td><td>  </td><td>  </td></tr>
<tr><td>○ 촉지도
- 다중이용시설에는 시각장애인을 위한 촉지도가 설치되어 있고 자세히 설명되</td><td>○ 장애물 없는 거리
- 일본의 거리의 특징은 이동에 제약을 주는 장애물이 거의 없고, 단차(faulting,</td><td>○ 휘어지는 소재의 단주
- 보행자의 안전을 위해 세워진 단주(볼라드-bollard)가 부딪쳐도 아프지 않은 소재와</td></tr>
</table>

어 있음	段差) 또한 거의 없음)	휘어지는 설계가 되어 있음

(2) 오바이다(후지TV본사, 메가웹 도요타 자동차 쇼룸, 호텔)

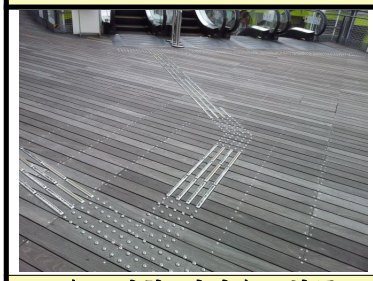
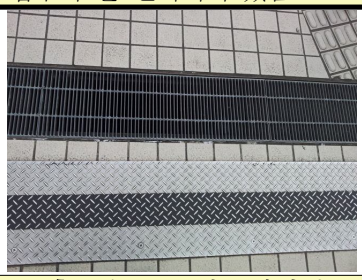
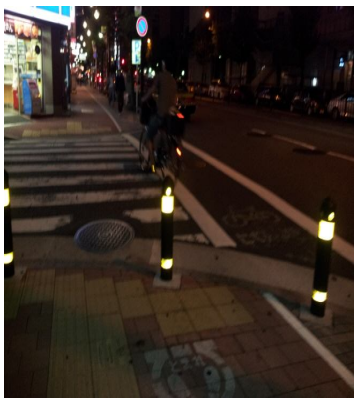
나리타공항에서 동경시내에 있는 여러 못을 둘러보면서 일본에 대한 적응을 하기 시작했다. 후지TV본사 주변의 경우 이동약자들이 활동하는데 제약이 없도록 인도 및 계단 등에도 다양한 편의시설이 설치되어 있었다. 메가웹 도요타 자동차 쇼룸을 방문하기 위해 육교를 지나야 하는데, 폭이 무려 15미터 정도 될 정도 넓어 이동하기에 편리하게 되어 있었다. 두 곳 모두 계단이 존재해서 휠체어 장애인의 보행을 걱정할 수 있겠지만, 모두 엘리베이터가 설치되어 있어 전혀 문제가 되지 않는다. 그리고 나리타공항과 마찬가지로 편의시설 설치물의 경우 매우 세밀한 부분에서 신경을 많이 써 정말 세밀한 것에까지 안전을 추구하는 것이라 느꼈다. 또한 호텔부근의 동경시내를 조사, 관찰하였는데, 이미티콘, 장애인이 편리하게 횡단보도를 건널 수 있도록 돕는 장치, 불이 들어오는 단주(볼라드-bollard) 등이 눈에 띄었다.

<표 22> 오바이다의 편의시설 설치 정도

구분	주요 관찰 항목	종합 의견
매개시설	주출입구 접근로, 장애인전용주차장, 주출입구높이제거	접근로 및 주출입구 높이는 전혀 없는 상태였고, 후지TV본사 입구 부근은 단차가 전혀 없어 접근에는 매우 용이하였음
내부시설	출입문, 복도, 계단 또는 승강설비	후지TV본사 및 메가웹 도요타 자동차 쇼룸, 호텔의 경우 모두 계단이나 단차가 존재하고 있었으나, 엘리베이터 설치, 경사로 설치 등 편의시설을 설치해 두어 불편함이 없었음. 호텔의 경우 주출입구 입구와 엘리베이터에 안내하는 직원이 많이 배치되어 있어 많은 도움을 주는 것이 인상적이었음
위생시설	대변기, 소변기, 세면대	해당사항 없음(시간 관계상 화장실 이용하지 못함)
기타시설	점자블록, 유도 및 안내시설,	점자유도블록의 경우 우리나라와 특이한 부분이 많았음. 우리나라에서는 보편적으로 일반화되어 있는 노란색 점자유도만을 생각하게 되는데, 일본의 경우는 설치 장소에 따라, 위치에 따라, 바닥재질에 따라 각각 다른 형태의 다른 모양의 다른 선형, 점형 크기로 설치되어 있었음. 시각장애인의 경우 약속된 패턴이 있긴 하지만 각 상황이 모두 일반화되는 것이 아닌 상황에 맞춘 디자인 및 설치도 유용할 것으로 생각됨
전체의견	일본의 알기 위해 동경 시내의 여러 곳을 방문하였는데, 방문지 마다 느끼는 것은 넓은 보행로, 단차가 없는 인도, 세밀한 부분에서까지 신경을 쓰는 배려와 디테일(detail)이 눈에 띄었음. 또한 모든 사람들이 이동약자가 이동하는데 불편함을 주지 않기 위해 배려하는 모습이 인상적이었는데, 예를 들어 장홍이 위원(시각장애 1급)이 길을 걷게 되면 모든 일본시민들이 약 10미터 전부터 길을 비켜주는	

	놀라운 관경을 보았음. 이 처럼 일본사회는 남에게 폐(弊)를 끼치지 않고 배려해 주는 모습이 무척 인상적이었음

<표 23> 오바다이다 및 동경 시내 방문지 조사 사진

		
○ 넓은 육교 보행로 - 남해팀 위원들이 메가웹 도요타 자동차 쇼룸을 나오면서 촬영	○ 육교 입구 점자유도블록 - 엘리베이터를 타고 올라갈 수 있지만, 시각장애인의 보행을 돕기 위한 점자유도블록이 입구에 잘 설치되어 있음	○ 후지TV본사 앞 휴지통 - 키 작은 사람 및 휠체어 장애인들이 쉽게 이용할 수 있도록 낮으며, 이모티콘을 활용에 눈에 잘 띄게 되었음
		
○ 우드접합 점자유도블록 - 바닥소재와 적합하게 설치 된 점자유도블록	○ 측구수로 스틸그레이팅 - 그레이팅(Grating)의 간격이 좁아 시각장애인 및 힐을 신은 여자 이동자에게 편리하게 되어 있음	○ 바닥 그림 이모티콘 - 보도블럭에 자전거와 보행자 표시가 이모티콘으로 크게되어 있어 안전한 보행이 가능함
		
○ 장애인 횡단보도 도움벨 - 시각장애 및 휠체어장애인, 노약자를 위한 횡단보도 도움을 받을 수 있는 벨이	○ 네온 이모티콘 - 보행자와 자전거의 주행을 구분하는 네온 이모티콘이 설치되어 있어 야간에 잘	○ 불이 켜지는 단주 - 야간 보행자의 안전을 위해 불이 켜지는 단주(볼라드-bollard) 설치로 인해 차도와

설치되어 있음	보이도록 함	인도구분과 운전자 및 보행자가 모두 보호를 받을 수 있음

2) 연수 2일차(9월 19일)

첫날 어느 정도 일본에 적응을 마친 남해팀은 본격적인 연수에 돌입을 했다. 일본 연수의 목적인 장애인 배리어 프리(Barrier-Free, 편의시설)과 관련하여 다양한 유형의 이용시설 및 관공서, 그리고 일본의 거리를 직접 관찰하며 조사를 하였다. 또한 관련 시설에 방문하여 기관 소개를 접하고 일본의 배리어 프리(Barrier-Free)에 대한 질문과 함께 궁금한 것을 물어보는 시간도 가졌다. 오전에는 이용시설인 치바 하모니플라자라는 곳을 방문하였고, 오후에는 이용시설과 거주시설이 함께 공존하는 시부야 하토피아 하라주쿠라는 시설을 방문하였다. 당일 방문 목적은 이용시설의 형태와 이용시설의 장애인 편의시설이 얼마나 되어 있는지, 그리고 그들의 운영형태에 대해 알아보기 위해 방문을 하였다.

(1) 치바 하모니플라자

남해팀이 처음 방문한 시설인 치바현의 치바 하모니플라자이다. 이곳은 대단히 큰 건물 안 중정을 끼고 오른쪽 시설물을 사용하는 장애인이용시설로 한 건물에 다양한 분야와 계층의 센터가 집결해 있는 형태였다. 이곳에서 시설에 대한 다양한 설명을 듣고 시설 라운딩을 거쳐, 시설의 양해를 얻고 시설의 내□외부의 편의시설에 대해 사진촬영 및 동영상 촬영하는 형태의 조사와 관찰을 실시하였다. 남해팀의 인력 구성의 특성상 시각장애 1급을 가진 장홍이 위원과 활동 지원을 위해 김종건 위원이 곁에서 협력하여 장애인 당사자가 겪는 불편한 점이나 편의시설이 옳은 설치를 하였는지 함께 고민하였고 그런 부분을 하택근 책임연구원이 사진촬영을 하였다. 또한 각 편의시설에 대해서 류학기 위원이 동영상 촬영하였다.

치바 하모니플라자는 시에서 설립하여 현 운영하는 사회복지법인에 위탁을 하여 운영하고 있었으며, 우리나라의 장애인복지관과 유사한 형태의 운영과 프로그램이 운영되고 있었다. 또한, 전체적인 시설이 규모가 크며, 장애인편의시설이 무척 잘되어 있는 시설이다. 시의 지원금은 없이 이용자의 이용수입으로 운영을 하고 있다.

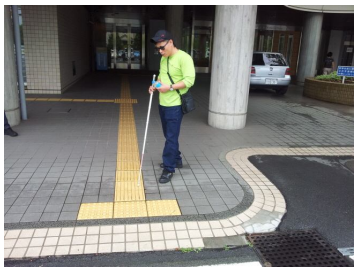
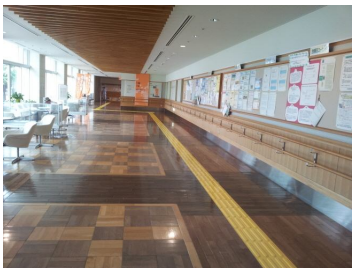
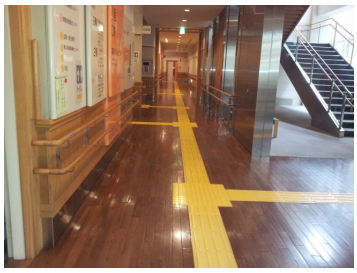
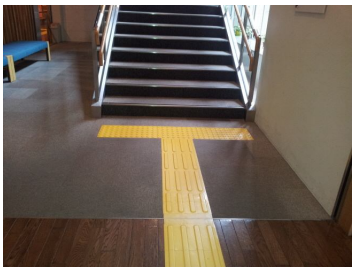
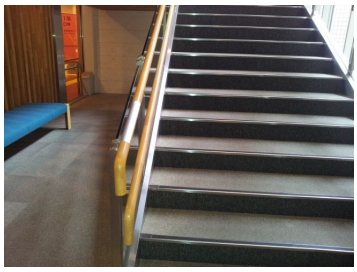
<표 24> 치바 하모니플라자 편의시설 설치 정도

구분	주요 관찰 항목	종합 의견
매개 시설	**주출입구 접근로, 장애인전용주차장,**	주출입구는 다녀본 시설중에 가장 으뜸이었으며, 차량 탑승과 하차, 그리고 이용자들의 편의를 제공하는 관리인이 많이 있

	주출입구높이제거	었으며, 시설 관리 및 환경미화에 종사하는 인력은 지적장애인들이 하고 있었음. 장애인전용주차장이 무척 잘되어 있었으며, 특히한 점은 주출입구의 차도와 인도구분은 있었으나, 몸이 많이 불편한 분들은 주출입구 입구까지 차량을 댈 수 있게되어 있어, 단차가 거의 없었음.
내부 시설	**출입문, 복도, 계단 또는 승강설비**	주출입문은 총 3개가 있었으며, 들고나는 부분이 정말 편하게 되어 있었음. 계단도 폭이 넓어 오르고 내리는데 어려움이 없었으며, 승강기도 무척 실내가 넓고 편의시설이 잘 되어 있었던 것이 인상에 남음. 특히, 승강기 내부에 버튼이 3개나 설치되어 있는 부분이 인상에 남음.
위생 시설	**대변기, 소변기, 세면대**	일본의 화장실의 특징은 모든 화장실이 비데가 설치가 되어 있다는 점과 양변기, 좌변기 등 다양한 구조로 되어 있으며, 대부분의 소변기는 낮게 되어 있어 아동 및 장애인들이 쉽게 사용할 수 있도록 되어 있음. 또한 안전바가 설치가 잘되어 있어 이용에 편리하게 되어 있음. 세면도도 대부분 휠체어 장애인이 사용할 수 있게 편하게 되어 있었으며, 자동으로 물이 나오는 센서식으로 되어 있어 손이 불편한 사람도 쉽게 이용할 수 있도록 되어 있었음. 그리고 일본의 화장실의 경우 일반 화장실 안에 장애인화장실이 있는 경우가 우수해 보였으며, 장애인 화장실 외에 일반 대□소변기에도 몇 개의 안전 및 편의시설이 설치되어 있어 조금 몸이 불편한 사람도 쉽게 이용할 수 있게 되어 있었음. 또한 장애이화장실 대변기 비데 옆에는 큰 모양으로 느루 수 있는 버튼으로 되어 있어 사용이 무척 편리함
기타 시설	**점자블록, 유도 및 안내시설,**	점자유도블록의 경우, 외부에서도 잘 설치되어 있고 내부에서도 빠짐없이 꼼꼼히 설치가 되어 있었음. 외부에서 시설입구로 유도하는 점자유도블록 및 입구에 시각장애인 음성안내방소도 잘 나오고 있었으며, 안내대도 높지 않고 상주하는 직원이 있어 안내를 잘해주고 있었음.
전체 의견	치바 하모니플라자는 그 규모면에서 약 6천 제곱미터(약 2천평 이상) 이상의 크기이고 지하 1층 지사 3층 규모의 매우 큰 건물이다. 이 중 건물의 오른쪽 부분을 모두 사용하고 있을 정도로 큰 건물이다. 하지만, 실내에는 많은 내용의 서비스를 제공하고 있다고 생각이 들진 않았으며, 필요한 것만 있다는 생각이 들었으며, 외부에서 제공하는 서비스도 많았음. 실내에는 넓은 공간이 무척 인상적이었고, 중정과 공원의 섞어놓은 듯한 시설물과 자연채광이 좋아 이용자들이 이용하기 안락하게 되어 있었음. 그런 휴머니즘에 입각한 시설물을 보다 편리하게 이용할 수 있도록 외부에서 주출입구까지 그리고, 입구에서 각 프로그램실까지 들어오는데 환경적 제약이 전혀 없었음. 이러한 부분은 단순히 무생물인 건축물에 생명력을 불어 넣어 인간과 함께 시설물이 살아 움직이는 것처럼 느껴졌음. 그리고 시설운영의 철학이 운영을 하기 위함이 아니라,	

	이용자의 편익과 이용자 중심의 시설 관리 및 운영을 하고 있다고 느낄 만큼 편안하고 안락한 분위기의 시설로 되어 있었음.

<표 25> 치바 하모니플라자 방문지 조사 사진

		
○ 편리하게 주출입구 진입 - 이동약자 지원차량이 무척 작은 크기이며 건물 주출입구 가장 가까이에 차를 정차하고 들어갈 수 있음	**○ 장애인전용 주차장** - 시설 2/3가 장애인차량 주차 공간 처럼 넓게 되어 있었으며, 주출입구는 모두 장애인전용주차장으로 되어 있었음	**○ 단차 제거** - 시각장애인 등 보행자에게 걸리지 않게 차도와 인도 사이의 단차를 타일 소재로 마감하여 단차를 제거하였음
		
○ 넓은 실내 공간 - 건물 복도지만 공간이 넓어 테이블 설치도 가능하고 편리하고 안전하게 이동할 수 있음	**○ 실내 점자유도블록** - 실내는 모두 나무소재로 되어 있으며 실내에 점자유도블록이 잘 설치되어 있음	**○ 이모티콘 게시판** - 이용자들에게 건물 약도 및 주요 사항에 대해 큰 글씨와 이모티콘을 이용하여 게시판을 제작하였음
		
○ 계단까지의 점자유도블록 - 모든 프로그램실이나 계단, 승강기에는 이 처럼 점	**○ 계단 핸드레일** - 계단의 핸드레일이 두개로 되어 있으며, 핸드레일	**○ 승강기** - 승강기 바닥도 나무소재로 되어 있었으며 크기가 크

자유도블록이 연결되어 있어 시각장애인들이 편하게 찾아 다닐 수 있게 되어 있음	시작 부근과 끝 부근에는 점자가 되어 있어 시작과 끝을 알림을 함	고 안전 손잡이 3개의 스위치 후면 거울, 큰 버튼 등 이용자들에게 최대한 편의를 제공하고 있음
		
○ **화장실 개패(開閉) 버튼** - 화잘싱 입구의 이모티콘과 개패(開閉) 버튼이 크게 되어 있어 이용하는 장애인이 편리하게 문을 열고 닫을 수 있도록 되어 있음	○ **화장지 걸이** - 화장지 걸이가 두 개가 설치되어 있어 낮은 쪽이 필요한 사람까지 고려한 설치가 눈에 띔	○ **높낮이 조절 가능 대변기** - 장애인 중 높고 낮음이 필요한 장애이을 고려한 전동식 높이 조절 가능 대변기
		
○ **비데 버튼** - 대변기 옆에는 눈 높이에 맞춰 비데 가능 조절이 가능한 다양한 모양의 이모티콘으로 큰 버튼이 설치되어 있음	○ **세면대** - 세면대의 높이가 약 0.70미터로 낮으며 휠체어 장애인 화장실이 아니지만, 휠체어 발받이가 들어갈 수 있는 구조로 되어 있고, 수도꼭지는 광감지식으로 되어 있어 사용하기 편리하게 되어 있음. 또한 안전바가 설치되어 있어 이용하기 편리하게 되어 있음	○ **소변기** - 수평손잡이가 양쪽으로 잘 설치되어 있으며 위로도 손잡이가 설치되어 있어 사용하기 편리하게 되어 있음
		
○ **화장실 내부 구조** - 장애인의 내부시설은 넓	○ **소화기** - 나리타공항과 마찬가지	○ **시설 내부 전체 핸드레일 설치** - 시설 내부에 모두 핸드레

은 공간이 인상적이었으며, 잠깐 앉을 수 있는 간의 침대와 손을 씻을 수 있는 작은 세면대 등 많은 부분에서 설치가 잘 되어 있음	로 소화기가 이용자들의 보행에 지장을 줄 수 있어 벽면 안으로 설치하였음	일이 설치되어 있으며, 핸드레일 위 부분에는 위치 및 방향 등을 설명하는 점자가 부착되어 있음

(2) 시부야 하토피아 하라주쿠

남해팀이 두 번째로 방문한 곳은 시부야구에 위치한 하토피아 하라주크라는 시설이었다. 이곳은 현재 이용시설과 거주시설이 공존하는 특이한 형태의 시설로 처음에는 구청에서 직영하는 1층 규모의 작은 장애인복지센터로서 이용시설로만 역할을 하다가 지역 이용자들의 욕구를 반영하여 현재의 4층 건물로 증축하고 개보수 하여 현재의 사회복지법인으로 위탁□운영하고 있다고 한다.

하라주쿠 시내 중심가에 위치하고 있으나 이용자가 많다고는 생각이 들지 않았으나, 이용자들을 위한 다양한 프로그램을 운영하고 있다고 생각이 들었다. 특히, 지적장애 및 자폐성장애를 가진 성인 장애인을 대상으로 주간보호서비스 및 교육프로그램을 진행하면서 경쟁이나 직업을 얻기 위함이 아닌, 정서적이고 본인 강점 중심이 교육 프로그램이 운영되고 있다는 점이 인상 깊었다.

또한 해당 시설 1층에는 구청에서 운영하는 우리나라의 주민자치센터와 같은 업무를 수행하는 관공서도 있었으며, 1층은 행정관리실, 이용자들의 작품 전시공간, 재활치료실로 구성되어 있고, 2층은 이용시설, 3층~4층은 거주시설로 운영하고 있었다.

<표 26> 시부야 하토피아 하라주쿠 편의시설 설치 정도

구분	주요 관찰 항목	종합 의견
매개 시설	**주출입구 접근로, 장애인전용주차장, 주출입구높이제거**	시설의 특성이 빽빽한 시내 중심가의 부택가에 위치하고 있어, 도로 옆에 바로 주출입구가 있어 차량을 주정차하기에는 여유가 없었으나, 2층에서 바로 들어갈 수 있는 옆 주차장이 있음. 주출입구에는 25인승 버스를 주정차 할 수 있는 공간은 존재하고 도로와 인도의 단차를 줄이기 위한 노력으로 플라스틱 소재의 단차 높이를 줄이는 설비를 해 놓음. 또한 2층의 옆 주차장에 장애인차량 자가용 차량을 주차할 수 있는 공간이 마련되어 있었음
내부 시설	**출입문, 복도, 계단 또는 승강설비**	출입문은 자동으로 되어 있었으며, 복도는 처음 방문한 곳만큼 넓지는 안았으나, 어느 정도 공간이 확보되어 있음. 계단의 경우 거주시설이라는 점 때문에 각 층마다 계단 잠금장치가 되어 있음. 승가기는 주 출입구는 평범하였지만, 안의 공간은 병원 승강기 처럼 무척 길게 되어 있는 승강기였음

위생 시설	**대변기, 소변기, 세면대**	일반화장실과 장애인화장실이 별도로 구분되어 있지 않았고, 모든 화장실이 장애인편의시설에 맞춰 갖춰진 화장실로 되어 있었음. 단점이라고 하면 화장실 안에 세탁기가 함께 설치되어 있어 시각적으로 조금은 불편해 보였음 화장실이 문을 열면 전등이 자동으로 켜지는 장치가 되어 있었으며, 비상시 직원을 부를 수 있는 긴급호출버튼과 기타 다른 편의장치와 시설은 모두 되어 있었음
기타 시설	**점자블록, 유도 및 안내시설,**	외부에서 건물로 들어오는 주출입구에는 간단히 점자유도블록이 설치되어 있었고 주출입구 입구에 시각음성안내를 해주고 있었음. 하지만, 주 이용자가 정해져 있고 시설 유형이 전체 장애인이 아닌, 한정된 이용자들이 이용하다보니 시각장애인을 위한 편의시설 및 안내시설 등이 설치된 부분은 부족해 보였음
전체 의견	해당 일 오후에 방문한 시부야 하토피아 하라주쿠의 특징은 기존의 구청에서 직영하는 소규모 이용시설을 이용자 부모들의 요구에 의해 현재의 큰 시설규모로 운영하고 있다는 점이었음. 오전에 방문한 치바시 하모니플라자의 경우는 매우 큰 시설로 불특정다수가 이용하는 시설이라고 하면 이곳은 이 지역의 특정 장애인분들이 이용하는 곳이라는 생각이 들었음. 전체적으로는 우리나라의 주간보호센터와 재활치료실, 단기호센터, 거주시설이이 혼재된 느낌의 시설로 편의시설 자체로만 보면 부족해 보일 수 있으나, 기준이 되는 설치기준에는 어느 정도 모두 부합된 시설임 편의시설의 경우 시각장애인을 위한 편의시설의 부재가 아쉽고 시설이 위치한 장소와 시설규모의 특성상 아주 넓고 크게 할 수 없지만, 이용하는 장애인 한분을 위해 여러 명이 협력하고 도와가면 프로그램과 서비스를 제공하는 모습에서 많은 감명과 우리나라의 사회복지제도 및 정책에 대해 고민할 수 밖에 없었던 계기가 됨	

<표 27> 시부야 하토피아 하라주쿠 방문지 조사 사진

		
○ 시설 소개 및 질의 응답 - 시부야 하토피아 하라주쿠의 종사자가 시설소개 및	**○ 하택근 책임연구원** - 남해팀의 책임연구원인 하택근 남해요양원장은 연수	**○ 장홍이, 김종건 위원** - 시설소개를 열심히 청취하고 있는 두 위원. 장홍이

방문자들의 질문들에 대해 답하는 등 다양한 대화를 하였음	내내 진지함과 신중함, 그리고 리더쉽으로 팀과 전체 참여자들에게 귀감이 되었음	위원은 장애인당사자로 많은 직접 체험 의견 제시를 통해 연구에 질적 향상을 높였음
		
○ 주출입 입구 확보 미흡 - 시설이 번화가 주택가에 있다보니 주출입구가 넓지 않고 바로 차도 옆으로 들어가게끔 되어 있음	**○ 주출입구 단차 높이** - 주출입구의 차도와 인도 사이의 단차가 2~3센치미터 정도 있으나 플라스틱으로 만든 설치물을 설치해 진입의 어려움을 최소화 했음	**○ 적절한 실내 공간** - 많이 넓은 공간은 아니었지만, 적절한 실내공간으로 되어 있으며, 핸드레일 등 설치는 잘 되어 있었음
		
○ 복도와 실 턱 없음 - 우리나라에서도 복도와 각 실에 턱이 없어지는 추세이지만, 일본은 철저히 모든 시설물에서 지켜지고 있음	**○ 화장실** - 본 시설은 일반화장실과 장애인화장실이 구별되어 있지 않고 통합적으로 이루어져 있음. 모든 구조물이 장애인이 편리하게 이용할 수 있도록 되어 있음	**○ 대변기** - 소변기는 따로 설치되어 있지 않지만, 대변기의 손잡이 및 안전바 등이 잘 설치되어 있음
		
○ 각 프로그램 실 - 시설 내 프로그램실의 경우 특정한 시설물이나 서랍장 등이 설치된 것이 아닌, 서랍장 등이 탈부착이	**○ 도심 속에 자연** - 시설이 워낙 도심 속에 위치하고 있으나, 각 프로그램실 밖에는 담쟁이식물이나 화분, 작은 열매채소를 기를	**○ 높낮이 조절 가능 대변기** - 실내에 세면대가 모두 있었으며, 가운데에는 휠체어 발받이가 들어갈 수 있도록 비어 있었음

가능하도록 설치되어 있음. 정리되지 않는 듯하면서 매우 철결하게 유지되고 있음	등의 작은 녹색 환경을 만들어 놓았음	

3) 연수 3일차(9월 20일)

본격적인 일본 연수가 시작되어 이제 어느덧 3일차 시작되었다. 3일차에는 장애인 당사자가 운영하는 자립생활센터 방문이 있어 많은 기대를 가지고 시작하는 하루였다. 이곳의 장애인 당사자들은 현재 일본의 장애인복지 및 장애학과 장애인 관련 정책과 제도에 대해 어떻게 생각하고 한국 사회에 다양한 조언을 받기를 희망하며 방문을 하였다.

오전에 방문한 가나가와현 장애자 자립생활지원센터에 방문을 하였으나, 처음에는 소수의 인원만이 방문하는 것으로 알고 있어 좁은 센터 안에서 진행을 해도 좋을 것 같다고 생각하였으나, 전체 연수참가자 전원이 방문을 하게 되어 장소를 근처 도서관의 세미나 실로 옮겼다. 그곳에서 뇌병변 장애를 가진 사무국장의 한국어 인사말로 시작된 센터 소개와 일본의 장애인 관련 법과 현황에 대해 소개를 받았다. 소개를 받고 두 참가자 전원이 다양한 질문을 하였으며, 때로는 현지인들이 한국 사례에 대해 역질문하는 등의 워크숍 형태의 진행이 되었다. 오후에 방문한 카나가와현에 위치한 요루베카이라는 시설에 방문하게 되었다. 이 시설의 경우 남해팀에서 요청한 시설이 아니긴 하였으나, 오후 시간 동안 법인에서 운영하는 각 산하 시설을 돌아보면서 설립자인 현 대표이사와 모든 시설의 종사자들의 열정에 놀라움을 감출 수 없었다.

3일차 연수 일정에서 가장 많이 느꼈던 부분은 역시나 시민들이 장애에 대한 편견이 무척 적어 보인다는 것과 지역 시민들의 배려, 그리고 장애를 바라보는 모든 정책과 시스템에 놀라웠다. 일본은 분명 경제대국이고 선진국이라고 한다. 그래서 오히려 사회복지 분야에서 모든 지출부분에서 계산적이고 꼼꼼하며, 경제적인 논리로 수지타산을 적용할 것이라 생각했다. 하지만, 장애인복지 분야에서는 수지타산이나 경제적인 논리로 장애인복지정책을 펼치고 있지 않다는 생각이 들었다. 장애인도 분명 직업을 얻어 일반인들과 같이 경쟁 속에서 성장하는 것이 좋을 수 있다. 이처럼, 미국식의 합리적이면서도 신자유적인 발상으로 말미암아 현재의 우리나라의 사회복지 구족, 특히 장애인복지제도에서도 점차 이러한 부분이 도례하고 있는 것이 아닌가 싶다. 이에 이번 3일차 연수는 모든 것은 인간에서 시작하며, 인간의 행복이 중심이 되지 않고 경쟁과 경제적인 발상을 가지고 만든 정책과 제도는 그 자체적으로도 사회복지적이지 못하다고 생각하게 되는 하루였다.

(1) 가나가와현 장애자 자립생활지원센터

세 번째로 방문한 시설인 가나가와현 장애자 자립생활지원센터에서 직원 4명이 나와 전체적인 센터 현황과 일본의 장애인복지제도에 대해 설명을 해 주었다. 또한 우리나라에 대한 의견도 곁들이면서 자연스럽게 워크숍이 진행되었다. 그리고, 우리 남해팀의 주제로 삼은 배리어 프리(Barrier-Free, 편의시설)에 대해서는 많은 접근을 하고 있는 중이라고 하면서 많은 자료를 주었다. 그리고, 해당 당일 발표한 자료도 공유하여 우리팀이 연구하는데 많은 도움을 주기로 약속도 해 주었다.

가나가와현 장애자 자립생활지원센터의 뇌병변장애를 가진 수즈키 지로(SUZUKI JIRO) 사무국장이 모든 브리핑 및 질문에 응대를 해 주었으며, 최근 장애인복지 패러다임과 장애인의 자립생활의 중요성에 대해 많은 얘기를 해 주었다. 우리가 주제로 삼은 배리어 프리(Barrier-Free, 편의시설)에 대해서는 우리나라 지하철의 스크린 도어에 대해 매우 부러워하였으며, 일본의 경우 전체 공영버스의 70%이상이 저상버스로 되어 있고, 다양한 시설물이 되어 있긴 하지만, 우리나라와 마찬가지로 법만을 만들기 위한 선언적인 행위에 그치는 경우가 있다고 하는 등 신랄하게 일본의 상황을 말해주었다. 또한 현재 우리나라에서는 국제장애인권리협약에 2007년에 가입한 부분을 무척 부러워하면서 아직 일본은 이러한 국제 협약에 동참하지 못하고 있는 부분에 대해 안타까워하면서 우리나라에 2008년부터 시행되었던 장애인차별금지법이 아직 일본사회에는 없다며 보수적인 일본사회에 대해서도 안타깝게 생각을 하였다.

<표 28> 가나가와현 장애자 자립생활지원센터 관계자와 주요 논의 사항

구분	답변 내용
워크숍 내용	의료적 모델로서 장애인복지가 실천되다가 사회적모델로 장애인복지 패러다임이 변하면서 일본의 장애인복지계도 점차 변화가 일어났음. 또한 정치적으로도 보수 성향이 자민당이 선거에서 폐하고 진보 성향인 민주당이 정권을 잡으면서 다양한 장애인복지정책과 제도가 만들어지게 됨. 일본의 장애인자립지원법이 장애인종합자립지원법으로 개정되면서 장애인당사자의 데코크리에이션이 많아졌고, 다양한 장애인당사자 활동이 활성화되었음. 가나가와현 장애자 자립생활지원센터도 이 당시인 15년 전에 설립이 되었고, 현재 일본에는 총 120개의 장애인자립지원센터가 운영되고 있음. 가나가와현에는 해당 센터와 함께 총 7개의 센터가 운영 중에 있으며, 모두 가나와현 소속의 센터로 운영하고 있음. 운영을 하기 위해 현재 장애인활동보조인사업과 커피숍을 운영을 겸하고 있음(요코하마시 인구 900만명, 가

	나가와현 인구 300만명).
편의시설 관련 내용	Q: 일본에서 현실적으로 탈시설화는 어떻게 정의하고 진행되고 있는 것인가? A: 그룹홈, 케어홈 등을 통해 일차적으로 생활시설에서 밖으로 나올 수 있도록 하며, 이러한 시설이 현재 일본에 많이 존재한다. Q: 그렇게 되면 어차피 또다른 시설을 양성하는 것 아닌가? A: 일본에서도 그 것이 과제이다.
	Q: 일본에서 배리어 프리 신법은 어느 정도의 수준인가? A: 일본에서 배리어 프리 신법은 강제규정이 아니라 민간에는 자율적인 법이다. 그렇기 때문에 법만을 만들기 위한 요식행위로서의 법이 아닌가라는 비판도 있다.
	Q: 현재 일본에서의 배리어 프리 신법의 적용 사례에 대해 말해 달라 A: 불특정다수 5천명 이상인 장소는 무조건 장애인편의시설을 모두 설치를 해야 한다. 또한 민간에서는 철도, 버스, 택시 등을 5%이상 의무로 해야 한다.

<표 29> 가나가와현 장애자 자립생활지원센터 방문지 조사 사진

		
○ 가나가와현 장애자 자립생활지원센터 직원들과 워크숍 진행 1 - 전체 참가자들과 함께 일본의 장애인복지에 대한 논의 실시	**○ 가나가와현 장애자 자립생활지원센터 직원들과 워크숍 진행 2** - 전체 참가자들과 함께 일본의 장애인복지에 대한 논의 실시	**○ 가나가와현 장애자 자립생활지원센터 앞 버스승강장** - 시각장애인과 신체장애인들이 쉽게 타고 내릴 수 있는 승강장으로 설치되어 있음
		
○ 가나가와현 장애자 자립생활지원센터 워크숍 장소 - 실내에 점자유도블록이	**○ 동경 시내 지하철로 내려가는 엘리베이터** - 시각장애인과 신체장애	**○ 동경 시내 지하철로 내려가는 계단** - 시각장애인이 보행을 위

자연스럽게 설치되어 있음	인들이 쉽게 타고 내릴 수 있는 엘리베이터로 설치되어 있음	해 점자유도블록이 잘되어 있음

(2) 가나가와현 요루베카이

네 번째로 방문한 시설인 요루베카이는 한적한 숲속에 위치한 장애인거주시설이었다. 이번 연수에서 함께 장애인분야의 연구팀인 복지최강김양팀이 섭외한 이 시설은 오랜 역사를 가진 일본의 대표적인 시설로써, 처음에는 거주시설로 설립되었다가 현재는 직업재활작업장, 주간보호센터, 그룹홈 등 다양한 장애인 복지시설을 운영하는 곳으로 운영해 오고 있었다.

이곳에 방문한 우리 남해팀은 우리의 직접적인 연구대상은 아니었지만, 일본의 장애인복지의 역사와 현재 그리고 미래를 함께 볼 수 있는 좋은 방문이었다. 요루베카이의 방문 응대는 사회복지법인 대표이사가 직접 시설 및 운영에 대한 설명을 해 주었고, 각 시설을 라운딩하는 것까지 직접 함께 다니며 많은 것을 보고 배울 수 있도록 도움을 주었다.

이 요루베카이를 방문하면서 가장 인상적이었던 부분은 우리나라가 겪어야 하는 거주인의 노령화에 대한 고민과 다양한 시설을 운영하면서 보다 장애인들이 시설이 아닌 지역사회와 함께 하기 위한 노력을 하고 있다는 것이었다. 또한 예전에 가장 번성한 시설이었으나 현재는 중간정도의 시설이라는 것을 말해주면서 본인들의 시설 운영 가치철학이 규모가 아닌, 진정 장애인의 행복한 삶을 위해 시설을 운영하고 있다고 솔직하게 말해주는 부분이 매우 인상에 남았다.

<표 30> 가나가와현 요루베카이 방문지 조사 사진

		
○ 요루베카이 앞에서 단체사진 - A팀 전체가 요루베카이 앞에서 단체사진을 찍음	**○ 요루베카이 법인 대표이사의 시설 운영과 사업 소개** - 요루베카이의 설립목적 및 취지에 대해 자세한 설명을 해 주었으며, 우리나라의 거제의 애광원 원장님과의	**○ 남해팀 김종건 위원의 열정적인 연수자세** - 남해 소망의 집 운영총괄을 맡고 있는 김종건 위원이 요루베카이의 많은 장점에 대해 시종 진지한 모습으

	일화도 말씀해 주심	로 연수에 임하였음
		
○ 요루베카이 시설 입구 - 외부에서 실내로 들어오는 입구에는 전혀 턱이 없고 자연스럽게 들어올 수 있도록 되어 있음	**○ 입구 앞 거주인 거주인 숙소로 올라가는 경사로** - 같은 1층이지만, 생활인들의 숙소와 높이차가 있었으나 이곳은 계단이 아닌, 작은 경사로로 되어 있어 위험하지 않게 이용할 수 있게 되어 있음	**○ 1인 1실로 운영** - 원래 요루베카이는 1실에 2~4명의 거주하였으나 현재는 1인 1실로 사용하고 있음.
		
○ 전기 절전 노력 - 아주 큰 이모티콘으로 전기절약을 하기 위한 노력을 하기 위해 사용하지 않는 전기 스위치오를 내리자는 문구가 인상적임	**○ 열기 쉬운 방문** - 거주인 방으로 들어가는 문이 약한 힘으로도 쉽게 열리는 문으로 모두 설치되어 있음	**○ 목욕탕의 편의시설** - 목욕을 즐기는 일본인들을 위해 목욕탕이 크진 않지만 설치되어 있고, 탕에 들어갈 때 안전할 수 있도록 안전바를 설치해 놓았음
		
○ 요루베카이 거주인의 작업활동 - 요루베카이의 거주인들은 모두 작업이나 직업적 활동을 하고 있었으며, 본인들의 능력에 맞는 다양한 작업	**○ 그룹홈의 식단** - 요루베카이 소속 그룹홈에 이용자들이 쉽게 식단을 알수 있게금 사진과 그림으로 그 주에 식단을 알림해 놓음	**○ 보호작업장** - 우리나라의 보호작업장의 개념인 이곳은 훈련생들이 모두 그룹홈이나 요루베카이에 거주하는 분들로써 포장지와 악세서리 등을 제

을 하고 있었음		작, 작업하고 있었음
		
○ **빵, 국수 제조 공장** - 법인 대표이사가 현재 운영중인 빵과 국수 만드는 곳에 대해 설명을 해주고 있음	○ **빵굽는 기계** - 우리나라에서도 경기도 일산의 위캔이라는 시설과 같이 빵을 만드는 곳이며, 다양한 판로와 함께 전체 규모에 비해서는 소규모 인력으로 운영을 하고 있었음	○ **국수 만드는 틀** - 빵과 함께 국수를 만들고 있었으며, 국수 및 면 요리는 일본인이 매우 선호하는 식품이라서 법인 산하 시설과 인근 학교 등에 납품을 하고 있었음

4) 연수 4일차(9월 21일)

일본연수의 4일째가 되는 4일차 일정은 공식적인 일본연수의 마지막 시설 견학이면서 가장 핵심적으로 장애인 편의시설에 대해 방문 시설 및 기관, 그리고 일본인들의 생활에 대해 전반적으로 조사 및 관찰을 해야 하는 날이다.

오전에는 장애인들의 스포츠여가를 즐기는 문화체육센터인 요코하마 라폴이라는 시설을 방문할 계획이며, 오후에는 A팀의 복지최강김양팀이 섭외한 요코하마 야마비코노사토라는 장애인부모들이 직접 설립한 지적, 자폐성장애인을 위한 다양한 시설을 견학하는 것으로 되어 있다. 하지만, 우리 남해팀의 경우 이번 연수의 목적인 장애인 배리어 프리(Barrier-Free, 편의시설)에 대한 연구를 하기 위해 일본에 왔기 때문에 오후에 방문할 곳에 양해를 얻어 요코하마 시내 중심가와 관공서 등에 대한 장애인 배리어 프리(Barrier-Free, 편의시설)를 조사하고 관찰하기로 하였다.

(1) 요코하마 라폴

요코하마 라폴은 그 규모자체가 우리나라와는 비교가 안될 만큼 거대하고 웅장한 느낌을 받았다. 그리고 요코하마 라폴 주변에는 다양한 문화, 체육, 종합운동장, 프로축구 전용 구장 등 다양한 시설이 있었으며, 운영은 우리나라의 시설관리공단과 같은 개념과 유사한 기관에서 운영을 맡아서 하고 있었다. 약 20년 전에 개관한 요코하마 라폴은 종합스포츠문화체육센터라고 할 만큼, 장애인 전용수영장, 전용 볼링장, 전용 트렉, 시각장애인 달리기 공간, 양궁, 보치아, 장난감도서관, 수화통역지원, 문화강좌 등 다양한 프로그램이 진행되는 곳이다. 또한

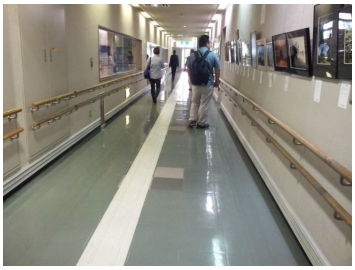
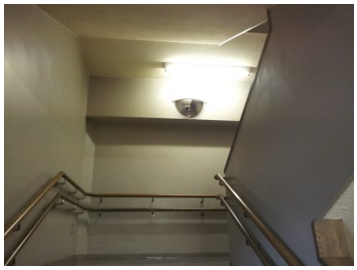
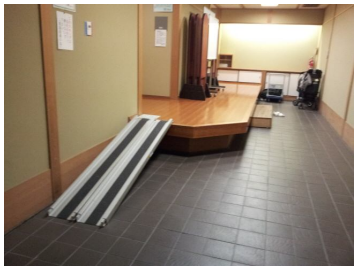
장애인의 활동에 제약을 전혀 느낄 수 없도록 편의시설이 잘되어 있었으며, 많은 장애인 이용자들이 이용하고 있는 큰 시설이란 느낌이 들었다.

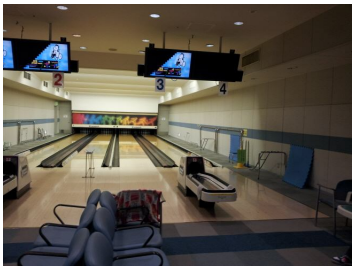
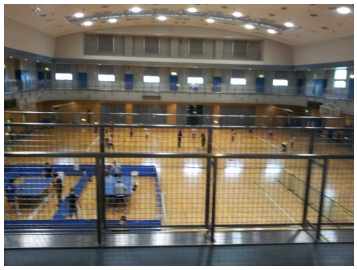
<표 31> 요코하마 라폴 편의시설 설치 정도

구분	주요 관찰 항목	종합 의견
매개 시설	주출입구 접근로, 장애인전용주차장, 주출입구높이제거	이 요코하마 라폴은 첫 방문지인 치바 하모니 플라자의 입구와 마찬가지로 외부에서 시설로의 접근이 거의 완벽하게 되어 있는 시설이었음. 밖에서 건물까지의 출입은 낮은 경사로로 구성되어 있었으며, 점자유도블록이 매우 잘되어 있었음. 또한 주출입구의 단차가 전혀 없었으며, 버스가 바로 주출입구 앞에서 멈춰 이용자들 내려주는 모습이 매우 인상적이었음. 장애인전용주차장은 완벽하게 설치되어 있었으며, 장애인이 이용하는 차량도 많았지만, 아이들을 앞뒤로 태울 수 있는 반전동식 자전거가 많이 이용하는 것을 보고 일본인의 근검절약에 대해 다시한번 느낄 수 있었음
내부 시설	출입문, 복도, 계단 또는 승강설비	출입문은 2개가 설치되어 있었고, 주출입구는 매우 크고 잘되어 있었음. 현관 입구와 주출입구에 입구에 그레이팅(Grating)이 설치되어 있었는데, 모두 홈이 작은 것으로 되어 있어 시각장애인이나 기타 이용자들이 이용하기에 편리하게 되어 있었음. 복도도 넓은 편이었으며, 계단은 자주 이용하기 위함이 아닌, 비상시에 이용하기 위해 설치되어 있다는 느낌이 많이 들었으며 대부분 승강기를 이용하고 있다는 생각이 많이 들었음. 승강기는 무척 실내가 넓어 한번에 10명 이상이 탈 정도로 되어 있었고, 편의시설, 안내방송, 문이 열린채 고정하는 장치 등이 매우 잘 되어 있었음
위생 시설	대변기, 소변기, 세면대	개관을 한지 20년 정도가 되었기 때문에 시설은 다른 시설에 비해 조금은 누후되어 있다고 생각이 들었지만, 전체적으로 깔끔하게 정리되어 있었고 다른 시설과 마찬가지로 모든 편의시설이 잘 설치되어 있었음
기타 시설	점자블록, 유도 및 안내시설,	시설 모두에 점자유도블록이 세밀하게 설치되어 있었으며, 장애인전용체육문화체육관이라는 말이 걸맞게 점자유도블록이 잘 설치되어 있었음. 주출입구에 안내방송이나 엘리베이터의 음성안내 등이 잘 나오고 있어 쉽게 이용할 수 있게 되어 있었음. 안내데스크에 직원이 2명이나 있었으며, 이용하고자 하는 분야에 따라 안내데스크가 각각 설치되어 있어 자세한 설명을 해 주고 있었음. 또한 각 안내데스크에 2명과 서 있는 직원이 1명 더 배치되어 있었는데, 그 직원은 각각 이용자들에게 직접 찾아가서 그 이용자가 필요한 부분에 대해 자세히 설명을 해 주는 역할을 하고 있었음
전체	요코하마는 일본 최대의 공단 밀집지역인 게이힌 공업지대에 위치해 있으며, 약	

의견	360만명의 인구가 사는 중소도시임. 하지만, 장애인문화체육센터인 요코하마 라폴은 우리나라의 서울에 있을 만한 큰 시설이었음. 약 20년의 전통을 가지고 있었으나, 그 규모나 시설, 편의시설 등이 잘 갖추어져 있었다는 것이 특징이며, 다양한 장애유형에 필요한 시설을 갖추고 있었음. 특히, 시각장애인의 트렉 달리기를 위한 장치가 되어 있는 부분이 놀라웠으며, 세세한 부분에 까지 신경을 쓰는 노력에 감탄이 절로 나옴. 또한, 사회적일자리 등 노인 및 장애인들의 일자리를 만들어 시설관리, 안내, 주차안내 등 많은 인력이 시설에 종사하는 부분 인상에 남았음

<표 32> 요코하마 라폴 조사 사진

		
○ 일본연수 A팀 - 일본연수에 함께 한 남해팀과 복지최강김양팀. 요코하마 라폴에서 시설과 프로그램에 대한 설명을 듣고 있음	**○ 주출입구 입구** - 주출입구가 2개가 있으나, 가장 메인 주출입구의 모습임. 음성안내 및 점자유도블록, 자동문 등 모든 부분이 매우 잘되어 있음	**○ 실내 점자유도블로** - 실내에 설치된 점자유도블록을 장홍이 위원이 직접 만져보며 설치현황을 살피고 있음. 설치가 잘되어 있으며 실내이기 하지만 오랫동안 쓸 수 있게 잘 설치되어 있었음
		
○ 실내 복도 - 복도는 양쪽모두 핸드레일이 두 개가 설치되어 있었으며, 벽면에는 모두 작품이나 사진 등을 설치할 수 있는 설비가 완비되어 있었음	**○ 계단 및 반사경** - 건물의 외곽으로 계단이 설치되어 있으며, 계단 역시 복도와 마찬가지로 핸드레일이 두 개가 설치되어 있으며, 보행자들의 안전을 위해 코너 부분에는 모두 반사경이 설치되어 있어 시아 확보를 해 주고 있었음	**○ 조절가능한 경사로 설치** - 건물구조상 높이가 있는 곳이나 계단 등에는 조절이 가능한 스테인레스 소재의 경사로가 설치되어 있음. 고정식이 아닌, 어느 곳에도 활용 가능하게 제작되었으며, 탈부착과 이동을 통해 설치가 가능하도록 되어 있음

		
○ **장애인 전용 볼링장** - 신체장애인 뿐만 아니라 시각장애인도 볼링을 즐기수 있는 장애인 전용 볼링장이 4개의 레일이 되어 있었음	○ **장애인 전용 체육관** - 넓은 전용 체육관이 설치되어 있어 그 안에서 장애인탁구, 배드민턴 등 실내에서 할 수 있는 다양한 체육활동을 하고 있었음. 또한 관람석에 휠체어 장애인들이 들어갈 수 있게 되어 있어 편리하게 관람을 할 수 있게 되어 있음	○ **다양한 운동실** - 개인의 초상권으로 인해 사진촬영이 한정되었지만, 장애인 전용 수영장, 역도장 등 다양한 스포츠 종목을 모두 할 수 있게끔 설비되어 있음
		
○ **장애인전용화장실** - 장애인 화장실이 각 층에 2개가 있을 정도로 설치가 잘되어 있었으며, 멀리서도 잘 보이게 이모티콘으로 크게 표식을 해 놓아 쉽게 찾을 수 있게 되어 있음	○ **세면대** - 매우 깔끔하고 편리하게 설치는 되어 있었으나, 수도꼭지가 광감지식이나 누름버튼식이 아닌 레버식으로 되어 있어 조금은 아쉬웠음	○ **소변기** - 소변기 아랫부분이 낮게 되어 있었으며, 손잡이 등이 규격에 맞게 잘 설치되어 있었고, 청결 부분에서도 너무나 깨끗하게 유지하고 있었음
		

○ 자세한 이모티콘 - 여성 전용 화장실의 경우 안쪽을 확인할 순 없었지만, 밖에 설비되어 있는 이모티콘을 보더라도 안쪽 설비 부분이 어떻게 되어 있는지 알 수 있을 정도로 자세히 표현되어 있음	○ 자판기 - 건물 내에 있는 자판기가 모두 장애인들이 사용하기 편하게 되어 있으며, 특히 선택하는 버튼과 돈투입구, 제품 나오는 곳 등이 낮게 되어 있고 누르는 모든 곳에 점자가 새겨져 있어 모두가 편리하게 사용할 수 있게 되어 있음	○ 휴지통 - 건물 내에 설치 된 모든 휴지통은 이모티콘과 큰 글씨로 분리수거를 할 수 있도록 되어 있음.
		
○ 지하 육상 트렉 - 모든 차량은 지하에 주차를 할 수 있게 되어 있으며, 지하에 한 공간에 3줄로 된 육상 트렉이 설치되어 있었음. 소재는 우레탄으로 되어 있으며 전체길이는 약 400미터로 정규 트렉과 같은 수준이었음	○ 시각장애인 육상 도움 장치 - 시각장애인 육상을 도와주기 위해 설치된 장비임. 이 장비는 시각장애인이 손으로 잡고 트렉을 돌 수 있게 되어 있으며, 음성안내가 되어 코너나 마치는 위치를 안내해 준다고 함	○ 고무 재질 그레이팅 (Grating) - 시설 밖에 위치한 정구장이나 게이트볼장 옆 인도에 설치된 그레이팅(Grating)이 고무재질로 되어 있어 이동에 전혀 문제가 되질 않게 되어 있음

(2) 요코하마 시내 및 요코하마 역사박물관

오전 방문지인 요코하마 라폴의 웅장한 규모에 놀라움을 금치 못하고 오후에 방문할 시설로 향하였다. 오후에는 A팀의 복지최강김양팀이 섭외한 요코하마 야마비코노사토라는 장애인부모들이 직접 설립한 지적, 자폐성장애인을 위한 다양한 시설을 견학하는 것으로 되어 있다. 하지만, 우리 남해팀의 경우 이번 연수의 목적인 장애인 배리어 프리(Barrier-Free, 편의시설)에 대한 연구를 하기 위해 일본에 왔기 때문에 오후에 방문할 곳에 양해를 얻어 요코하마 시내 중심가와 관공서 등에 대한 장애인 배리어 프리(Barrier-Free, 편의시설)를 조사하고 관찰하기로 하였다.

우선, 오후에 방문한 요코하마 야마비코노사토라 임직원들과 인사를 나눈 후 차한잔을 하고 바로 요코하마 시내로 향하고자 나설 때 시설 대표 분께서 시설

의 관리부장이 시내에 볼일이 있어 나가야 하니 동행을 해 주길 수 있도록 조치를 해 주었다. 일본인들의 친절함을 다시 한 번 나타나는 사례이다.

우리는 우선 히라시 야마타 역으로 가서 지하철역의 장애인 배리어 프리(Barrier-Free, 편의시설)에 대해 조사를 하고 지하철 내부에 대한 편의시설을 관찰하였다. 요코하마 중앙역에 도착하여 장애인 배리어 프리(Barrier-Free, 편의시설)에 대해 관찰하고 지하철역 주변 시설과 인도, 대중교통을 알아보았다. 또한 동네 편의점에 들려 장애인 배리어 프리(Barrier-Free, 편의시설)를 살펴보고, 도심 한가운데에 있는 인도를 살펴보았다. 그 후에 요코하마역사박물관에 방문하여 주출입구와 내부관람 시설에 대해 살펴보았고, 박물관을 나와 동네의원(병원)을 방문하여 장애인 배리어 프리(Barrier-Free, 편의시설)를 살펴보면서 하루 일정을 마무리하였다.

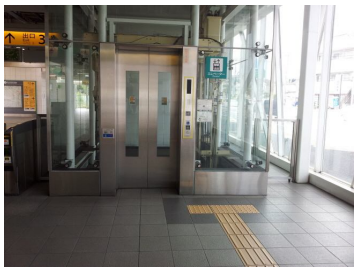
<표 33> 요코하마 지하철역 및 관공서 등 근린시설에 설치 정도

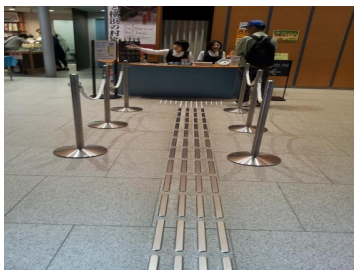
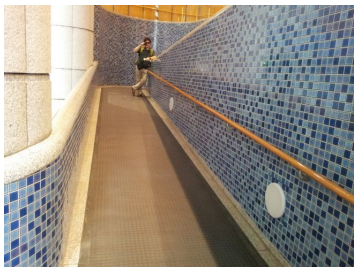
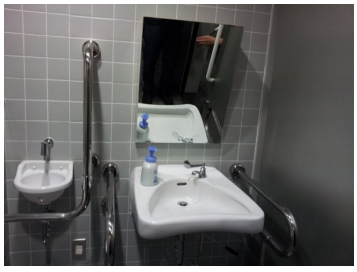
구분	주요 관찰 항목	종합 의견
매개 시설	주출입구 접근로, 장애인전용주차장, 주출입구높이제거	처음 지하철을 탄 히라시 야마타역은 요코하마의 외곽에 위치한 한적한 역이었으나, 역 주변에 진입을 하기까지 장애물이 전혀 존재하지 않았음. 역에 진입을 하면 경사로가 잘되어 있었으며, 주출입구에 높이가 모두 제거되어 있음 요코하마역사박물관의 입구도 단차가 없었으며 들고 나오는데 어려움이 전혀 없어 편리하게 이용할 수 있게 되어 있었음. 또한 동네의원도 입구까지 가는데 어려움이 전혀 없었음 요코하마 시내에 있는 편의점에 들어가는 입구는 턱이 전혀 없었으며, 들어가는 입구 문에 홈이 있었으나 그것을 두거운 카페트로 덮어두어 전혀 어려움 없이 지날 수 있게 설치되어 있었음
내부 시설	출입문, 복도, 계단 또는 승강설비	티켓을 뽑는 곳까지 가는 갈 때 아무런 어려움이 없었고, 복도도 무척 넓고 잘 되어 있었음. 지하철역이라는 특성상 계단이 존재할 수밖에 없어 승강기가 설치되어 있었고 에스컬레이터는 우리나라에 비해 좀 넓은 편이고 따로 계단도 설치되어 있음 요코하마역사박물관은 박물관 특성상 조금은 어두운 편이었으며 휠체어장애인을 위한 경사로도 잘되어 있었음
위생 시설	대변기, 소변기, 세면대	지하철역에서 화장실은 방문해 보질 못했으나, 편의점에가보니 작은 규모의 화장실이 있었는데, 무척 아기자기하게 설치되어 있었음. 장애인전용화장실이 아니라서 편의시설에 대한 평가는 한계가 있었음 박물관의 화장실은 무척 잘되어 있었으며, 일반화장실에도 편의시설이 잘되어 있었음
기타	점자블록, 유도 및	일본 사회에서 점자유도블록은 일반화가 되어 있다라고 생각

시설	**안내시설,**	이 들 정도로 매우 훌륭하게 설치가 잘되어 있음. 특히, 버스 승강장에까지 점자유도블록이 잘 설치되어 있는 부분이나 높은 지형에서 아래로 내려가야 하는 곳에서는 엘리베이터 설치 되어 있었음 각 시설에는 어느 정도 안내데스크가 설치되어 있었지만, 음성안내는 많이 되어 있지 않다고 느꼈음
전체 의견	요코하마의 일반 시민들의 문화를 알아보고 일반 시민들이 활동하는 공간을 직접 다녀보면서 일본의 장애인 배리어 프리(Barrier-Free, 편의시설)을 직접 조사, 관찰해 보았음. 어느 한곳도 소홀함이 보이지 않았고 세밀한 부분에서 신경을 많이 쓰고 있다는 것을 다시 한 번 느낄 수 있는 좋은 경험이었음 일본의 지하철역은 시각장애인이나 신체장애인들이 역사를 이용하는데 어려움이 없어보였으며, 장애인을 먼저 배려하는 모습이 눈에 띄었음. 모든 지하철 칸에 휠체어장애인 좌석을 마련해 놓고 있었으며, 지하철 안에 있는 손잡이도 일률적으로 높이가 같은 것이 아닌, 키 작은 사람을 위해 길이가 다르게 설치되어 있는 것도 놀라웠음. 하지만, 이 모든 것이 인간중심의 디자인을 하는 일본인들의 원칙과 소신을 느낄 수 있었음	

<표 34> 요코하마 지하철역 및 관공서 등 근린시설 조사 사진

		
○ 히라시야마타역 주출입구 - 요코하마시의 외곽에 위치한 이 역의 입구는 모두 경사로로 되어 있고 입구 안에는 점자유도블록과 경사로가 잘되어 있음	**○ 역 내부** - 점자유도블록이 세밀하게 잘되어 있으며, 규정에 맞게 설치되어 있음	**○ 개표구** - 티켓을 끊고 들어가는 개표구는 장애인 및 노약자를 위한 통로가 제일 옆에 설치되어 티켓이나 무료 통행 확인을 할 수 있는 것을 제시하면 바로 통과하게 되어 있음
		
○ 티켓발매기	**○ 요금표**	**○ 동전안내도**

- 역 안에 있는 티켓발매기는 높이가 낮아 휠체어장애인이나 키가 작은 사람이 쉽게 이용할 수 있게 되어 있음	- 모든 상황에 따른 요금 안내도에 모두 점자가 되어 있어 시각장애인이 편리하게 티켓발매를 할 수 있음	- 티켓발매기에 부착된 동전 이모티콘의 그림에 모두 점자가 자세히 설명되어 있음
		
○ 티켓발매기 인원수 설정 - 티켓발매기에 인원수를 정하는 버튼이 있는데, 모두 쉽게 알아볼 수 있는 그림으로 되어 있어 이용이 편리함	**○ 티켓발매기 티켓과 돈 수령구** - 티켓발매기에서 티켓을 발급완료 후 받는 티켓과 잔금을 돌려받는 곳임. 두곳으로 나뉘어 높고 나눔이 정해져 있어 휠체어장애인들이나 어린이들이 이용하기에 편리하게 되어 있음	**○ 지하철 탑승구** - 지하철 탑승구 쪽에서 장홍이 위원과 김종건 위원이 서 있음. 보행하는데 어려움이 전혀 없을 정도로 보행장애물이 없음
		
○ 지하철탑승구 비상벨 - 위험요소나 도움이 필요할 때 역직원을 호출하는 비상벨이 설치되어 있음	**○ 휠체어장애인석** - 노약자 및 임산부석이 별도로 되어 있고, 휠체어장애인을 위한 공간도 모든 열차칸에 마련되어 있음	**○ 비상시 안내도** - 화재 및 대피 등 위험요소가 발생할 시 대피하거나 요청을 위한 비상시 안내도가 열차칸 안에 설치되어 있음
		
○ 지하철탑승구 계단 입구 - 지하철을 타기 위해 오	**○ 승강기** - 휠체어장애인이나 신체	**○ 승강기 내부** -일본의 승강기 내부에는

르내리는 계단에는 점자유도블록과 두 개의 핸드레일이 잘 설치되어 있음	적약자들이 계단 등을 이용하기 어려울 때는 승강기를 이용하여 오르내림	스위치가 모두 3개 이상이 설치되어 있으며 점자 등의 편의설치가 잘되어 있음
		
○ 인도를 직접 걸어가는 장애인 위원 - 지하철역에서 나와 요코하마 시내를 직접 거닐면서 장애인들의 활동에 제약을 주는 부분이 없는지 직접 체험함	**○ 맨홀덮개 점자유도블록** - 일반적으로 맨홀덮개에는 점자유도블록을 설치하기가 어려우나, 요코하마역 부근 버스 승강장에는 세밀하게 잘 되어 있었음	**○ 보행장애물 및 단차 제거** - 일본의 주택가의 모습임. 인도나 차도에 보행장애물이 전혀 없으며, 오르내리는 곳에는 단차를 제거하여 턱을 모두 없앤 것을 볼 수 있음
		
○ 요코하마역사박물관 주출입구 - 남해팀이 요코하마역사박물관에서 기념촬영을 한 사진. 주출입구에 단차가 전혀 없으며 점자유도블록과 음성안내가 잘되어 있어 모든 장애인이 편리하게 이용할 수 있게 되어 있음	**○ 박물관 안 안내데스크** - 입구를 들어서서 왼쪽편에 바로 있는 안내데스크. 2명의 직원이 응대를 해주고 있었으며, 관란비용과 이용안내에 대해 자세히 설명을 해 주었음. 점자유도블록이 잘 되어 있는 것을 볼 수 있음	**○ 관람실까지의 경사로** - 박물관 관람실이 2층부터 있으나, 계단과 승강기설치가 모두 되어 있고 ㄹ자형 경사로가 설치되어 있어 휠체어장애인 등이 이용하기에 편리하게 되어 있음
		
○ 장애인전용화장실 - 일반 화장실과 장애인전	**○ 세면대** - 매우 깔끔하고 편리하게	**○ 간의 세면대** - 일본의 대부분의 화장실

용 화장실이 구분되어 설치되어 있었고 화장실 안내 이모티콘으로 크게 표식을 해 놓아 쉽게 찾을 수 있게 되어 있음. 대변기 주변의 편의시설은 모두 완벽하게 설치되어 있었음	설치는 되어 있었고, 수도꼭지가 광감지식으로 되어 있었으며, 거울의 기울기가 약간 아래로 내려보게 되어 있어 휠체어장애인들의 시선에 맞춰 설치되어 있음	에서 보면 간의 세면대가 꼭 한 개 더 설치되어 있음을 볼 수 있음. 또한 휠체어장애인을 위해 낮게 설치되어 있음
		
○ 승강기의 큰 층 안내표시 - 승강기의 위치를 알려주는 안내표시가 무척 크게 되어 있어 저시력장애인뿐만 아니라, 일반사람들도 손쉽게 알아볼 수 있게 설치되어 있음	**○ 동네의원(병원) 진입로** - 요코하마 시내에 있는 작은 동네의원 진입로임. ㄱ자로 되어 있으나 완만한 경사로와 핸드레일이 잘 설치되어 있고, 점자유도블록이 있어 손쉽게 병원을 진입할 수 있게 되어 있음	**○ 전통 좌변기식 화장실** - 일본고속도로의 화장실 안. 서양식 양변기가 아닌 전통 좌변기식 화장실을 구비해 두어 기호에 맞게 화장실을 사용할 수 있게 해 두었음
		
○ 어린이용 화장실 - 일반 화장실에 어린이를 위한 대소변기가 설치되어 있으며, 따로 혼자서 할 수 있도록 독립된 공간으로 되어 있음. 물을 내리는 것을 발로 밟아서 할 수 있는 가압식 장치가 눈에 띔	**○ 낮은 세면대** - 휠체어장애인과 키가 작은 사람, 그리고 어린이를 위한 낮은 세면대임. 광감지식으로 되어 있으며 청결하게 유지되고 있음	**○ 남자화장실 아이 의자** - 남자화장실이지만 유아를 데리고 화장실을 갈 경우를 생각하여 유아를 앉칠 수 있는 장치가 마련되어 있음

5) 연수 5일차(9월 22일)

모든 일본연수의 공식적인 일정을 마쳤지만, 우리 남해팀은 마지막 날 오전에 방문하는 큰 쇼핑센터를 방문하여 그곳에 주차장 시설, 진입로, 주출입구, 화장실, 쇼

핑몰 안을 검토하기로 해 보기로 했다. 오전에 이 일정을 마치고 오후에는 공항으로 이동하여 우리나라도 가는 비행기 탐승수속을 받는 것으로 마지막 날 일정이 계획되어 있다.

오전에 방문한 이온 쇼핑몰은 나리타 부근에서 가장 큰 쇼핑몰이었으며 외부 주차장에 차를 주차하고 쇼핑몰까지 약 200미터를 걸어가야 하는 곳이다. 주차장은 많은 차가 주차할 수 있게 되어 있었으며, 장애인전용주차장과 노약자, 임산부를 위한 주차장도 잘 되어 있었으며, 주출입구까지 어느 한 개라도 보행장애물이 없을 정도로 잘되어 있었다.

(1) 이온쇼핑몰

일본에서의 마지막 방문지인 이온쇼핑몰은 넓은 주차장과 주차장에서 주출입구까지 보행장애물이 전혀 없었으며, 1층의 건물이 전체적으로 똑같지 않았지만, 물결이 치듯이 결사로가 되어 있어 계단은 전혀 존재하지 않고 무난히 주출입구까지 진입할 수 있도록 되어 있었다. 일반화장실이나 장애인전용화장실이나 모두 잘 설치되어 있었으며, 장애인전용화장실의 특이한 점은 장애인전용이 아닌, 노약자, 임산부, 가족, 어린유아 등 많은 계층이 모두 이용할 수 있게 이모티콘으로 잘 안내가 되어 있다. 쇼핑몰 안에는 점자유도블록은 존재하진 않아지만, 휠체어장애인의 경우 이동과 쇼핑에는 전혀 어려움이 없도록 턱이 없고 공간이 넓게 되어 있었음

<표 35> 이온쇼핑몰의 편의시설 설치 정도

구분	주요 관찰 항목	종합 의견
매개 시설	주출입구 접근로, 장애인전용주차장, 주출입구높이제거	주차장에서 주출입구까지 단차는 전혀 없었으며, 보행장애물 등도 전혀 없는 상황임. 장애인 뿐만 아니라, 임산부, 노약자들을 위한 전용주차장도 잘 구비되어 있었고, 주출입구는 높이나 턱이 없어 이용에 편리하였음
내부 시설	출입문, 복도, 계단 또는 승강설비	출입문은 자동으로 설치되어 있어 이동이 편하였으나, 음성안내 등의 편의시설은 없었음. 하지만 입구에 안내하는 직원이 양쪽으로 배치되어 들어서기 전 인사와 안내를 해 주고 있었음. 승강기와 에스컬레이터가 설치되어 있었으며, 계단은 비상 시에 사용하는 것으로 되어 있었음
위생 시설	대변기, 소변기, 세면대	대변기에는 모든 편의시설이 설치되어 있었으며 소변기도 안전바 등이 설치가 잘되어 있어 사용하기 편리하게 되어 있었음. 또한 가장 인상적인 부분은 실내공간이 매우 넓어 안에서의 이용이 자유롭고 특히 휠체어장애인이 이용하는데 편리하

		게 되어 있었음. 그리고 세면대도 높고 낮은 세면대가 각각 설치되어 있었으며, 광감지식으로 되어 있어 사용이 편리함
기타 시설	**점자블록, 유도 및 안내시설,**	주출입구에서 약 200미터 떨어진 주차장에서 입구까지 점자유도블록이 잘 설치되어 있었으나, 내부로 들어서자 쇼핑몰 특성이라서 그런지 실내에는 점자유도블록은 없는 상황이 었음. 유도와 안내시설은 별도로 되어 있진 않지만, 입구에서 직원 2명이 인사와 안내를 해주고 있어서 들어서는데 불편함은 느끼질 못하였음
전체 의견	일본의 대형쇼핑몰은 우리와 비슷한 분위기였으나, 역시 세밀한 부분에서의 차이점이 있었음. 특히, 실내 주차장이없고 야외 주차장만 있는 이 쇼핑몰은 주차장이 멀리에 있긴 하지만, 쇼핑몰까지 오는데 보행장애물이 전혀 없다는 것이 놀라웠음. 또한 건물의 1층의 높이가 달랐으나, 우리나라 같으면 계단 등을 통해 높이를 조절했겠지만, 일본은 그 높이의 차이를 모두 경사로로 해놓아 신체장애와 노약자 등의 보행에 어려움이 없도록 해 놓았음 쇼핑을 하는 곳에는 점자유도블록이 설치되어 있질 않아 아쉽기는 하지만, 쇼핑몰 특성으로 인한 것으로 보았으며, 대신 휠체어장애인들이 이용하는데 불편함이 없도록 복도 공간과 각 시설물 배치가 잘되어 있었음	

Ⅳ. 결론

1. 조사결과 분석

1) 일본의 편의시설의 특징

일본은 이미 30년 전부터 급속한 고령화와 저출산이 동시에 진행되면서 일찍이 경험하지 못한 인구감소사회가 된 일본에서는 고령자나 장애인 등도 포함하여 모든 사람들이 사회활동에 참가, 자아를 실현하기 위한 시책이 요구되고 있었다. 이에 노인개호보험은 1997년 12월에 일본국회를 통과하여 2000년 4월부터 시행되었고, 장애인자립지원법은 2005년 10월 제정되어 2006년 4월에 시행되었다. 또한 편의시설에 관한 법률은 2006년 12월 20일부터 '고령자, 신체장애인 등의 이동 등의 원활화 촉진에 관한 법률(배리어프리 신법(장애제거 법))'이 시행되었다.

모든 신체적 약자들이 단순히 보호만 받는 개념의 패러다임을 넘어 사회활동과 참여에 대한 개념으로 변하고 있기 때문에 더욱 이러한 편의시설에 대한 관심과 노

력이 필요하다고 느끼는 것이 아닌, 일본 사회는 근본적으로 사회적 약자에 대한 배려가 당연한 것으로 여기고 있었다. 하지만, 현대 사회로 오면서 법률에 의거한 제도를 제정하고 정비하는 과정에서 당연히 필요한 법으로써 '고령자, 신체장애인 등의 이동 등의 원활화 촉진에 관한 법률(배리어프리 신법(장애제거 법))'을 받아들이고 있었다. 앞으로는 이 법률에 의거하여 하드와 소프트 양면의 시책에 충실을 기하며, 고령자와 장애인 등도 포함하여 모든 사람들이 살기 쉬운 보편적인 사회의 실현을 지향하고 있는 것이다. 또한 이러한 법률의 지향점에는 단순히 건축구조물 등과 같은 유형의 구조를 변화하고 설계하는 것이 아닌, 사람 인식을 변화시키고 마음의 장벽까지 걷어내자는 취지를 담고 있다.

이 법령의 특성을 보면 하트 빌딩법·교통 배리어프리 법에서는 '고령자, 신체장애인 등'이라 지칭했지만, 배리어프리 신법에서는 '고령자, 장애인 등 이동의 원활화를 촉진하는 법률' 이라 하여 '신체장애인'가 아닌 '장애인'이라 표현했다. 이는 신체장애인뿐 아니라 지적장애인·정신장애인·발달장애인을 포함하여 모든 장애인을 대상으로 한다는 점을 명확히 한 것이다.

배리어프리 신법에는 배리어 프리화의 의무가 있는 대상자를 하트 빌딩법의 건축주 등이나 교통 배리어프리 법의 공공교통사업자 등과 더불어 도로관리자·노상주차장 관리자·공원 관리자 등으로 규정하면서 적용되는 시설 범위를 확대했다. 이처럼 배리어프리 신법은 고령자나 장애인 등이 일상생활이나 사회생활에서 이용하는 시설의 범위를 넓혀 생활공간에서의 배리어 프리화를 추진하고 있는 것이다. 또한 공공교통기관 중 교통 배리어프리 법의 대상이 아니었던 택시 사업자를 새롭게 포함시켜, 고령자나 장애인 등의 수송을 목적으로 한 휠체어나 침대의 승하차가 가능하도록 리프트를 설치한 '복지 택시'를 새롭게 도입하여 철도차량이나 버스와 마찬가지로 기준에 따르게 했다. 이와 함께 일상생활에서 이용하는 시설을 확대, 기존의 특별특정건축물(백화점, 병원, 복지시설 등의 불특정다수 혹은 주로 고령자나 장애인 등이 이용하는 건축물)에 대해서도 기준적합 노력의무를 다하도록 했다. 이처럼 배리어프리 신법에는 하트 빌딩법과 교통 배리어프리 법의 일체화는 물론 기존 법률의 대상이 아닌 내용이 새롭게 추가되었다. 또한 기존 의무내용의 확대 등 배리어프리 신법은 개별시설단체마다 확대된 규제 내용을 담고 있다.

배리어 프리화를 추진하기 위한 구체적인 시책이나 조치 내용은 시책에 관계된 당사자의 참여 아래 검증하고 그 결과에 따라 새로운 시책이나 조치를 강구, 단계적이자 지속적으로 발전시키는 것이 중요하며 이를 '스파이럴 업'이라고 한다. 또한

배리어프리화의 촉진에 대한 국민의 이해를 구하는 것을 '마음의 배리어프리'라고 하는데 신법에서는 이를 국가와 국민의 의무와 책임으로 새롭게 규정하고 있다.

2) 일본의 편의시설 설치 현황

본 연구에서 다루는 일본의 다중이용시설과 공공시설물에서 설치해야 하는 종류별 편의시설과 의무사항 등은 한국에서 종류별 편의의 의무사항과 평가 내용을 그대로 접목하여 이를 통해 한국 사회와 직접적인 비교·분석하였으며, 그 기준과 편의시설 설치 현황을 보면 다음과 같다.

(1) 장애인 등의 통행이 가능한 접근로

이번 연수팀이 방문한 일본의 대부분 시설의 접근로는 장애인뿐만 아니라 어르신, 아동을 동반한 주부 및 자전거를 타는 사람, 휠체어택시 등 모든 부분에서 안전하고 편리하게 통행할 수 있도록 유효폭· 기울기와 바닥의 재질 및 마감 등을 고려하여 설치되어 있었다. 우선은 도로와 인도의 구분이 명확하게 되어 있었으며, 인도에는 사람과 자전거가 다닐 수 있는 충분한 공간이 확보되어 있었으며, 사회보장제도가 매우 보편적이어서 다양한 제도를 통해 장애인 당사자의 사회참여와 활동이 원활하게 이루어지고 있었다. 또한, 사람을 먼저 배려하는 그들의 문화와 함께 자동차가 매우 발달되어 대부분 차량을 이용해 시설물을 이용하고 있었다.

<표 36> 장애인 등의 통행이 가능한 접근로 사례

		
○ **건널목과 다양한 편의시설 설치** - 장애인 등의 통행이 잘 보장된 거리와 단주(볼라드-bollard) 및 점자블록 설치, 높이차이 제거 등이 우수함	○ **건물 입구 편의시설** - 거리에서 건물에 들어서는 입구에 경사로, 점자블록, 핸드레일, 다양한 경사로 등이 설치되어 있어, 통행에 제한을 최소화하였음	○ **건물 입구까지 차량 진입** - 이용하고자 하는 건물 입구 바로 앞까지 차량이 진입을 할 수 있어 신체적 약자이 보다 편리하게 사회참여와 활동을 할 수 있음

(2) 장애인전용 주차구역

대부분 시설물에서 장애인주차장은 무척 잘되어 있었으며, 임산부, 어르신들을 위한 주차 공간도 별도로 되어 있는 부분이 특징이었다. 또한, 장애인전용 주차구역은 주차 공간이 매우 넓게 확보가 되어 있었으며, 작은 편의점에도 기본적으로 장애인 주차장이 설치되어 있다는 것도 특징이라 할 수 있다. 또한 우리나라의 디자인에 치우친 다양한 주차장 형태와 구조물 혹은 인식부재로 인해 오히려 장애인전용 주차장이 이용하는데 불편함이 있었던 것과 달리, 일본의 장애인전용 주차구역은 노면이 고르고, 평탄하며 공간이 항상 넓게 보장되어 있었다. 가장 중요하게 보이는 것은 노령(老齡)층 일자리사업과 같은 개념으로 다중이용시설 및 공공시설에는 항상 많은 어르신 인력들이 배치되어 있어 장애인 및 신체적 약자를 도와주는 역할을 많이 하고 있었다는 것이다. 또한 이 부분은 비단 다중이용시설이나 공공시설에만 국한되어 있는 것이 아닌, 호텔 등에서도 노령(老齡)층 인력 배치를 통해 다양한 사회문제 및 일자리 창출을 하고 있다는 것도 눈여겨 볼만했다. 단순히 저임금과 단기근로로 하는 공공근로를 통한 풀을 뽑기, 화단환경 미화, 학교 스쿨존 안전지킴이 등의 일자리가 아닌, 사회적 인력 인프라를 구축하여 노령(老齡)층에 맞는 안전한 일자리 창출을 할 수 있는 사회적 분위기가 조성되어야 할 것이다.

<표 37> 장애인전용 주차구역 사례

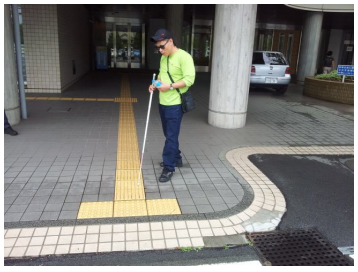
		
○ **넓은 장애인전용 주차공간** - 장애인전용 주차공간이 매우 넓게 확보 되어 있었으며, 길이 또한 길게 확보되어 있어 장애인이 이용하는 차량 주차 및 이동에 편리하게 되어 있음	○ **다양한 주차 공간** - 단순히 장애인전용 주차공감 뿐만 아니라, 노령층 주차공간, 오토바이, 자전거 등 이동수단으로 이용되는 모든 기기에 대한 주차공간이 확보되어 있었음	○ **한국의 나쁜 사례** - 창원 주남저수지 앞 장애인전용 주차구역. 휠체어 장애인의 경우 휠체어 바퀴가 돌 사이의 홈에 빠져 이동에 많은 제약이 있음

(3) 높이차이가 제거된 건축물 출입구

일본거리를 관찰하여 돌아본 5일간의 일정동안 초지일관 불변하지 않는 것이 사람과 움직이는 무언가가 다녀야 하는 도로와 건축물 사이 공간에는 높이차이가 없다는 것이었다. 이런 높낮이 차이가 없기 때문에 신체적 약자 특히, 휠체어 장애인들이 어떠한 건물에 들어선다거나 이동을 할 때 전혀 불편함을 느끼지 못한다는 것이다. 한국 사람들이 생각할 때 도로와 인도 사이에는 2~3센티미터, 많게는 5센티미터 이상 공간이 있는 것이 당연하다고 생각할지 모르지만, 일본에서는 그러한 높낮이를 찾아보기 어려웠다는 것이 특징이라 할 수 있다.

하지만 이러한 높이차이가 모두 없다고는 할 수 없지만, 이러한 높이차이가 있는 시설물에는 모두 경사로나 그 높이차이를 없애주는 구조물들이 꼭 설치되어 있었다. 일본사회에서 이런 부분들은 법으로 규정하고 있으나, 법을 지키기 위해 설치하는 것이 아닌 당연한 것으로 생각하고 실천하고 있다는 생각이 들었다. 그리고 이러한 국민적 합의와 공감대가 충분히 저변에 깔려있어 법의 효력이 오히려 물색해지는 듯한 느낌을 받았다.

<표 38> 높이차이가 제거된 건축물 출입구 사례

		
○ 주출입구의 높이차이가 제거된 건축물 - 모든 건물 입구에는 모두 높이차이가 제거되어 있으며, 걷는데 걸림이 없도록 되어 있음	**○ 높이차이 완화 장치** - 고작 2센티미터의 높이에도 걸림을 걱정하여 이동에 편리함을 주기 위해 완화장치를 설치해 두었음	**○ 통행료는 모두 높이차이 제거** - 횡단보도의 시작과 끝에 모두 높이차이가 제거되어 있으며, 사람이 다니는 공간 모두에 높이차이가 제거 됨

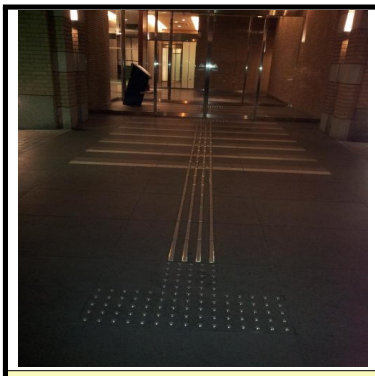
(4) 장애인등의 출입이 가능한 출입구 등

5일 동안 일본 동경과 요코하마 등의 건축물과 장애인이동편의에 대한 다양한 도

시 구조물들을 돌아보면서 건축물의 주출입구의 구조가 계단이 많이 없다라는 것을 느낄 수 있었다. 우리나라는 건축물이 돋아 보이기 위해서 대부분 평지보다 50센티미터 이상 높게 건물을 짓다보니 주출입구는 항상 계단이 존재하거나 출입하는 곳의 공간이 좁고 장애인 등 신체적 약자들이 출입하기에 어려움이 많게 되어 있다.

일본의 건축물 출입구는 공간이 매우 넓게 되어 있으며, 신체적 약자를 배려한 다양한 장치와 일본 특유의 친절함에서 배어 나오는 인사성 등을 통해 시각장애인들도 위치를 파악하기 쉽게 되어 있다. 한 예로, 한 연수 중 시간이 지체되어 갑작스럽게 방문한 시설 부근의 초밥식당에 들려 간단하게 식사를 하게 되어 방문한 그 식당 입구에도 완만한 경사로 설치 및 자동문, 넓은 이동 공간들이 확보되어 있어 일행으로 참가한 시각장애인 연수팀원이 전혀 불편함 없이 점심식사를 할 수 있었다. 이 처럼, 어느 특정 건축물에만 국한된 것이 아닌 일본의 대부분의 건축물의 출입구에는 장애인 및 신체적 약자들이 이용하기 편리하게 되어 있었다.

<표 39> 장애인등의 출입이 가능한 출입구 등 사례

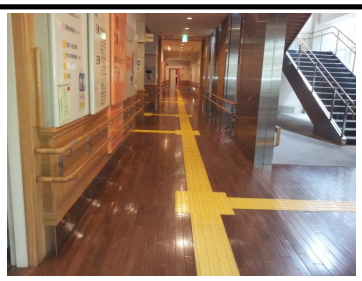
		
○ **출입구에 장애물이 없는 건축물** - 일본의 대부분의 건축물에는 계단이 없으며 출입에 제한을 주는 장애물이 없게 되어 있음	○ **끊김 없는 점자블록** - 건축물 외부에서부터 출입구 앞 그리고 건물 내부까지 자연스럽게 연결되어 있으며, 규격과 크기가 일정하게 되어 있음	○ **넓은 출입구** - 일본의 건축물은 출입구가 매우 넓게 되어 있으며, 대부분 자동문으로 되어 있어 편리하게 출입을 할 수 있게 되어 있음

(5) 건축물 내 장애인등의 활동 제약을 주지 않는 복도 등

일본 첫발을 내딛은 나리타공항에서부터 시설 내 복도 공간을 많이 접하게 되었다. 복도는 장애인등의 통행이 가능하도록 유효폭, 바닥의 재질 및 마감과 부착물

등을 고려하여 설치하여야 한다는 매뉴얼의 내용 처럼, 일본의 첫 방문지인 나리타 공항에서부터 교본에 나온 것을 실천하고 있는 일본사회가 놀라웠다. 일본의 건축물 내 복도에는 장애인 및 신체적 약자 뿐만 아니라 모든 사람들이 통행에 불편함을 주지 않기 위한 구조물을 보게 된다. 벽 안으로 들어가 있는 소화기와 자판기 보행자를 배려하여 복도에 아무것도 두지 않는 것 등이다. 일본에서는 복도라는 개념은 단순히 통행로가 아닌, 실내에서 본인이 찾는 곳까지 편리하게 갈 수 가장 안락한 공간이자 소통의 공간이라는 생각이 들었다.

<표 40> 건축물 내 장애인등의 활동 제약을 주지 않는 복도 등 사례

		
○ **벽안에 설치된 소화기** - 보행에 지장을 줄 수 있는 소화기 등은 벽 안으로 설치되어 있음. 뿐만 아니라 다양한 물건들이 벽안에 설치되어 보행에 지장을 주지 않고 있었음	○ **아무것도 없는 복도** - 건축물 내 장애인들이 활동을 하는데 아무런 제약을 받지 않게 하기 위해 아무런 구조물이나 물건들이 나와 있질 않음	○ **조절 가능한 경사로** - 부득이 높이가 있는 곳은 경사로 조절이 가능한 알루미늄 재질의 경사로가 설치되어 있어 휠체어 장애인이 이용할 수 있게 되어 있음

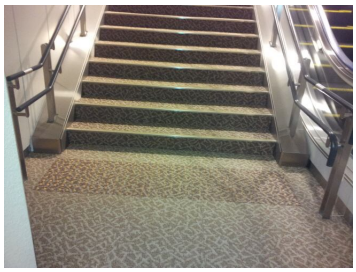
(6) 장애인등의 통행이 가능한 계단 또는 승강기

현대사회에서 단층으로만 건축물을 짓기 어려운 상황이 많아 높게는 100층을 넘어 경쟁적으로 그 층수와 높이를 앞 다투고 있다. 하지만, 이러한 건축물의 2층 이상의 높이가 되었을 때는 계단이나 승강기 등이 필수적이라 할 수 있다. 이러한 계단과 승강기는 단순히 설치만을 목적으로 하는 것이 아닌 안정성과 편리성, 정보제공성 등 다양한 욕구 사항이 동반된다. 그렇기 때문에 다양한 법으로 그 운영에 있어 기본적인 부분과 추가적인 부분을 명시하고 있다. 하지만, 한국사회에서는 아직 이러한 계단이나 승강기에 대한 설치 기준이 아직 초보적인 단계라 할 수 있다.

일본 사회에서 건축물이나 설비 등은 우리가 아는 것처럼, 안전을 최우선으로 하

고 있다. 뿐만 아니라, 기술적인 부분이 발전했기 때문에, 그 건축물이나 설비 등을 이용하는 이용자들의 편리성과 정보 제공성에까지 많은 부분을 신경 쓰고 있었다. 계단은 넓게 그리고 미끄럽지 않게, 시각장애인을 위한 점자안내스티커 부착, 신체적 약자를 위한 위아래 두 개의 핸드레일 장치 등이 매우 잘되어 있었으며, 승강기의 경우, 버튼스위치의 크기가 크고 실내에는 버튼스위치가 3개 설치되어 있으며, 거울과 핸드레일, 음성안내, 영상안내 등 설비가 매우 잘되어 있었다.

<표 41> 장애인등의 통행이 가능한 계단 또는 승강기 사례

		
		
○ **넓고 편리한 승강기** - 이용자에게 안락함을 주는 분위기와 핸드레일과 함께 다양한 편의시설이 되어 있는 승강기	○ **쉬운 정보 알림과 넓은 자동문** - 큰 글씨의 층수 안내와 상하강 표시 및 넓은 승강기 자동문을 통해 입출입을 편리하게 할 수 있게 되어 있음	○ **편리하고 안전한 계단** - 계단의 시작과 끝 부분에 점자가 되어 있어 편리하며 계단의 양 손잡이는 모두 두 개로 되어 있어 높낮이에 다라 편리하게 이용할 수 있음

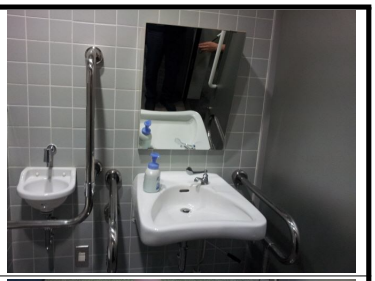
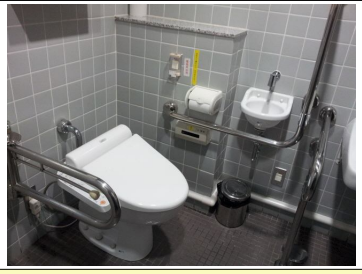
(7) 장애인 등의 이용이 가능한 화장실

우리가 일상을 생활하면서 꼭 사용해야 하고 자주 들리는 공간이 바로 화장실이

다. 또한 가장 참기 힘든 욕구가 바로 생리적인 것을 감안한다면 화장실은 가장 중요하게 여겨지는 공간이며, 개인의 가장 원초적인 부분을 처리하는 것이기 때문에 사용에 있어 편리하고 다양한 장치와 설비가 되어 있어야 하는 곳이다. 특히 장애인 및 신체적 약자에게는 화장실은 편리하게 이용할 수 있도록 구조, 바닥의 재질 및 마감과 부착물 등을 고려하여 설치하되 장애인을 대변기는 남자용 및 여자용 각 1개 이상을 설치하여야 하며, 여성용 화장실은 영유아용 거치대 등 임산부 및 영유아가 안전하고 편리하게 이용할 수 있는 시설을 구비하여 설치하여야 한다.

이러한 부분을 충족하고 있는 곳이 바로 일본이다. 단순히 많은 인파가 붐비는 다중이용시설이나 관공서만이 이러한 설비가 되어 있는 것이 아닌 작은 편의점 등에도 모두 장애인 및 신체적 약자들이 이용하게 편리하게 되어 있었다. 또한 비대는 모든 화장실에 설치가 되어 있었으며, 장애인전용화장실 뿐만 아니라 일반화장실에도 신체적 약자를 배려한 다양한 설비들이 되어 있었다.

<표 42> 장애인 등의 이용이 가능한 화장실 사례

		
		
		
○ 편리한 화장실 이용 - 이모티콘을 통해 쉽게 화장실을 찾을 수 있고, 큰	**○ 안전한 대/소변기** - 소변기에는 안전바가 미끄럽지 않은 소재로 되어 있	**○ 편리한 세면대** - 세면대에 안전바가 잘 설치되어 있으며, 휠체어 장

버튼식을 통한 자동문, 모든 화장실에 비데 설치, 앉을 수 있는 공간까지 마련되어 있는 넓은 화장실 구조로 이용하는 사람이 편리하게 되어 있음	으며, 대변기는 높낮이가 조절이 되며 다양한 안전설비가 구비되어 있음	애인이나, 키가 작은 아동들도 이용하기 편리하게 되어 있고, 광센서를 통한 물 조절 및 거울도 눈높이에 맞춰져 있음

(8) 점자블록

일본에서 건축물의 주출입구와 도로 또는 교통시설을 연결하는 보도에는 점자블록이 잘 설치되어 있었으며, 각 시설물에 따라 다양하고 특징을 살려 점자블록이 설치가 되어 있어, 시각장애인들의 사회참여와 활동에 제약을 최소화 하고 있었다. 특히, 맨홀뚜껑에까지 설치되어 있는 점자블록을 보며 일본인들의 섬세함과 함께 장애인 및 신체적 약자에 대한 배려심이 느껴졌다.

<표 43> 점자블록 사례

		
		
		
○ **실내의 점자블록** - 실내의 공간에는 꼼꼼히	○ **실외의 다양한 점자블록** - 건물 밖의 점자블록은	○ **거리에 설치된 점자블록** - 일본 거리에서 점자블록

점자블록이 설치되어 있으며, 세심하게 점자블록이 잘 설치되어 있음	편리성과 디자인을 모두 살려 설치되어 있으며, 맨홀뚜껑에 까지 점자블록이 끊이지 않고 설치하는 섬세함 도 눈에 띔	은 필수적으로 다 설치가 되어 있음. 또한 그 점자블록이 끊이지 않고 목적지를 찾아갈 수 있도록 정확하게 설치되어 있음

(9) 시각 및 청각장애인 유도· 안내 설비

시각장애인의 시설이용 편의를 위하여 건축물의 주출입구 부근에 점자안내판, 촉지도식 안내판· 음성안내장치 또는 기타 유도신호장치가 잘 설치되어 있었으며, 청장애인의 시설이용 편의를 위하여 청각장애인 등의 이용이 많은 곳에는 전자문자안내판 또는 기타 전자문자안내설비가 되어 있었다.

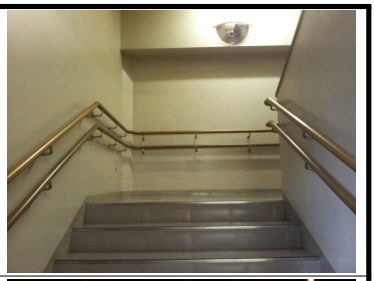
<표 44> 시각 및 청각장애인 유도 안내□설비 사례

		
		
○ 촉지도 및 점자 안내 - 실외에서 시각장애인들의 건물 안내 정보를 얻을 수 있는 촉지도와 핸드레일 등에 모두 점자가 부착되어 있어 이용이 편리하게 되어 있음	**○ 다양한 점자 안내** - 지하철에서 표를 구매하거나 노선의 정보를 얻는데 필요한 모든 사항이 점자로 되어 있어, 시각장애인들에게 활동의 제약을 주지 않음	**○ 다양한 이모티콘 설치** - 다양한 이모티콘을 통해 청각장애인이 필요로 하는 정보를 얻을 수 있도록 되어 있음

(10) 시각 및 청각장애인 경보· 피난설비

시각 및 청각장애인등이 위급한 상황에 대피할 수 있도록 청각장애인용 피난구유도등· 통로유도등 및 시작장애인용 경보설비 등이 잘 설치되어 있었다.

<표 45> 시각 및 청각장애인 경보 피난□설비 사례

		
		
○ **이모티콘을 이용한 긴급 상황 및 대피 공간 알림** - 청각장애인을 위해 이모티콘과 시각적 알림을 통해 경보□ 피난을 안내하고 있음	○ **전광 안내 및 이모티콘을 이용한 안내** - 야간에 잘 보일 수 있도록 전광 안내와 보도블록에 자전거도로와 인도를 구분하여 이모티콘을 제작함으로써 안전과 편리성을 높임	○ **다양한 편의시설** - 비상계단에 반사경을 설치하여 시아확보를 하고, 단주의 경우 야간에 불이 들어오게 되어 있어 안전하고 편리하게 되어 있음

(11) 장애인등의 이용이 가능한 객실 또는 침실

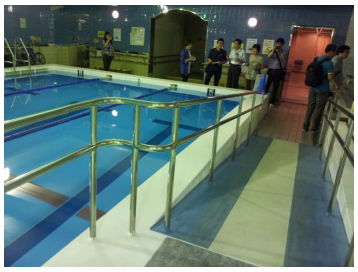
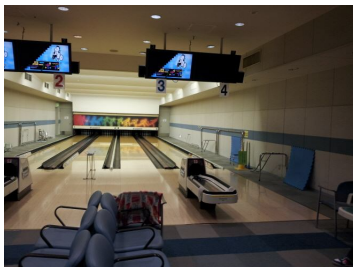
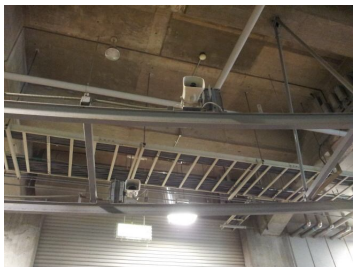
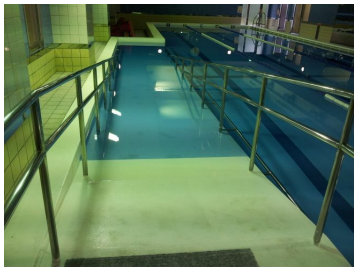
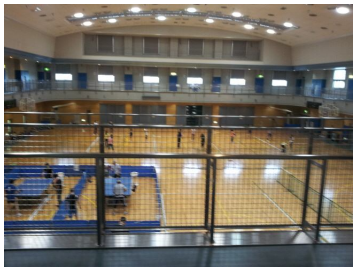
기숙사 및 숙박시설 등의 전체 침실수 또는 객실의 1% 이상(숙박시설은 0.5% 이상)은 장애인등이 편리하게 이용할 수 있도록 구조, 바닥의 재질 및 마감과 부착물 등을 고려하여 설치하게어 있어야 하지만, 우리가 숙박한 숙소는 장애인 객실을 사용하지 않아 침실구조 등을 관찰 할 수는 없었다. 하지만, 우리가 이용한 숙박시설

에는 일본사회 전반에 걸쳐 보편적으로 설치되어 있는 다양한 편리시설이 되어 있어 장애인 및 신체적 약자들이 이용하는데 어려움은 없어 보였다.

(12) 장애인등의 이용이 가능한 관람석 또는 열람석

우리 연수팀이 4일 차 방문한 요코하마 라폴이라는 장애인 전용 체육시설에는 관람장 및 도서관등의 전체 관람석 또는 열람석수의 1% 이상(전체 관람석 또는 열람석수가 2천석이상인 경우에는 20석 이상)은 장애인등이 편리하게 이용할 수 있도록 구조 등을 고려하여 설치하되어 있었다. 일반 체육시설에는 방문해 보질 못했지만, 관계자들은 말을 통해 들은 바, 일반 체육시설에는 이동의 편리성, 관람석의 편리성 등을 모두 갖추어져 있어, 장애인 및 신체적 약자들이 스포츠 경기관람 등을 관전하는데 전혀 어려움이 없게 설계되고 편의시설이 잘 설치되어 있다고 한다.

<표 46> 장애인등의 이용이 가능한 관람석 또는 열람석 사례

		
		
○ **장애인 전용 수영장** - 장애인 전용 수영장에는 입장이 수월할 수 있도록 되어 있으며, 다양한 안전장치를 통해 수영을 하고 싶은 장애인에게 가장 편리함을 제공함	○ **시각장애인 볼링장 및 관람석 구비** - 시각장애인을 위한 볼링장 및 경기장에 관람석이 충분히 구비되어 있어 장애인이 경기를 관람하는데 편리하게 되어 있음	○ **시각장애인 전용 트랙** - 시각장애인 육상을 위한 전용 트랙이 지하에 설치되어 있으며, 음성 신호 및 건물 천장에 설치되어 있는 달리 도움 장치를 통해 시각장애인이 달리기를 할 수 있게 되어 있음

(13) 장애인등의 이용이 가능한 접수대 또는 작업대

일본을 방문하게 되면 다양한 안내를 받거나 티켓을 발급 받고 접수를 하는 곳에는 시각장애인 및 휠체어 장애인들이 쉽게 접근하게 되어 있는 점자블록이나 안내책상 밑이 비어 있는 등의 구조가 눈에 띈다.

<표 47> 장애인등의 이용이 가능한 접수대 또는 작업대 사례

		
		
○ **장애인 전용 작업대** - 휠체어 장애인이 쉽게 작업을 하거나 손을 씻는 세면대가 휠체어가 들어갈 수 있도록 만들어져 있음	○ **접수대 및 안내 책상** - 입장권 구입이나 안내를 받기 위한 장소에는 시각장애인이 접근을 용의하게 되어 있으며, 간단한 작업을 하는 곳도 휠체어 장애인이 쉽게 할 수 있게 되어 있음	○ **장애인전용 수영장의 다양 편의장치** - 장애인이 수영을 하기 전에 옷을 갈아입는 공간이나 샤워를 하는 공간에도 편의시설이 잘 갖추어져 있음

(14) 장애인 등의 이용이 가능한 매표소· 판매기 또는 음료대

매표소(장애인등의 이용이 가능한 자동발매기를 설치한 경우와 시설관리자동으로부터 별도의 상시서비스가 제공되는 경우를 제외한다)판매기 및 음료대는 장애인등이 편리하게 이용할 수 있도록 형태· 규격 및 부착물 등을 고려하여 낮게 설치되어 있거

나, 음료수 판매기 등은 동전투입구 및 선책버튼 등도 낮게 설치되어 있어 장애인 및 신체적 약자들이 이용하기 편리하게 되어 있다. 또한 음료대의 경우 다양한 스위치가 존재하여 쉽게 음료를 음용할 수 있게 되어 있었으며, 높고 낮은 구조로 각각 설치되어 있어 휠체어 장애인과 어린 아이들이 이용하기 편리하게 되어 있다.

<표 48> 장애인 등의 이용이 가능한 매표소· 판매기 또는 음료대 사례

		
		
○ **음료대 및 레버 장치** - 높이 차이가 나는 음료대가 설치되어 있으며, 손을 상실한 장애인이 수도꼭지 레버를 작동할 수 있게 크게 설치되어 있음	○ **장애인 전용 자판기** - 휠체어 장애인과 아동들의 키 높이에 맞춰 음료선택 버튼과 다양한 기능이 아래에 설치되어 있으며, 시각장애인을 위한 다양한 점자도 부착되어 있음	○ **지하철 매표소 외** - 지하철에는 시각장애인들과 휠체어 장애인을 위해 점자블록과 매표기기 낮게 설치되어 있으며, 할인 및 무료승차 대상자들을 위한 승무원실 쪽 차단기 없는 곳으로 유도할 수 있도록 되어 있음

2. 선진 배리어 프리(Barrier-Free)의 한국사회에 접목 및 발전방향 제시

1) 한국사회에 접목 및 발전방향 제시

일반적으로 장애인□노인□임산부 등의 편의증진보장에 관한 법률은 분명 법명에 명시되어 있는 것 처럼, 장애인□노인□임산부 등을 위한 법률로만 알고 있을 것이다. 하지만, 이 법률에서는 위에서 언급한 대상자들을 위한 법률이 아닌, 이 사람들만큼은 더 배려를 해 주어야 한다는 의미로 광의적인 법 해석을 할 필요가 있다. 즉, 위의 대상자 외에는 사회참여 및 활동에 개인의 의지 및 자발성에 의해서는 전혀 이동에 제약이 많지 않다는 뜻이다. 하지만, 일반적으로 이러한 법률에 의해 시행되어 설치된 건축물과 시설물들은 위의 대상자만이 이용하는 전용 건축물과 시설물이라는 잘못된 인식으로 인해 파생되어 고착화되어 버린 것이다.

인간은 모두 위의 대상자가 된다. 즉, 이 법률은 필요에 의해 만들어진 법이 아닌, 우리 인간사회의 가장 기본적인 욕구에 기반을 두는 기초적인 법률이라 할 수 있으며, 이 법률의 수혜자는 위의 대상자가 아닌, 우리 모두가 대상이 되는 법률이라고 생각하는 것이 옳다. 하지만, 현재 눈앞에 닥친 본인의 이익이나 혹은 불이익에 먼저 반응하는 인간의 기본적인 성향과 한국 사회의 특징 중에 하나인 급속한 산업화로 인한 물질만능주의가 만들어낸 국민성이 남을 먼저 배려하는 이타심(利他心)이 아닌, 남을 거부하고 내치는 마음인 배타심(排他心)이 팽배해져 이러한 계몽적이고 선진적인 법률에 대상이 되는 사람들에게 낙인을 주고 있는 것이다.

우리나라 국민성은 세계적으로 높게 평가되고 있는 부분도 많지만, 한편으로는 인간의 본성 및 우리나라가 현재에 이르기까지 걸어온 급속한 산업화 및 다양한 사회정치구조로 말미암아 배려보다는 개인주의를 넘어 이기주의적 성향이 강하게 나타나고 있다. 이러한 사회구조 속에서는 아무리 좋은 법률이나 제도가 존재한다고 하여도 실천되기는 어려움이 많으며 실천되더라도 파행과 변태적인 관행이 이어질 것으로 본다. 이러한 성향은 분명 우리나라가 선진국으로 도약하는 과정에서 필수적으로 해결해야 하는 숙제이며, 앞으로 우리나라가 지양해야 하는 정책적 과제도 시민의식 향상과 공동체 의식을 함양할 수 있는 다양한 정책이 입안되어야 한다고 생각한다.

이렇듯 모든 사람들에게 보다나은 사회참여와 활동을 권장하고 유지할 수 있도록 돕는 법률이 보다 보편적이고 사회구성원들에게 이해와 공감대 형성이 무엇보다도

중요하다고 생각한다. 정부와 지방기초자치단체에서는 이러한 사회적 공감대를 형성하여 법률이 광의적 해석이 아닌 미시적이고 실천적이며 최소한이 될 수 있도록 다양한 계몽활동과 시민교육, 강좌를 통해 더불어 사는 사회 만들기에 앞장서야 할 것이다.

법률이란 것은 현재 우리나라의 다양한 상황과 국민성, 배타성을 고려하여 그 이상이 아닌 현실을 반영하여 제정하고 개정을 통해 법률적 발전을 한다. 이번 일본 연수를 통해 일본의 앞서가는 배리어 프리에 대해 다양한 경험과 일본의 훌륭한 제도적 완성도 및 그 법률에 입안하여 세밀하면서도 완벽을 추구하는 법률의 시행 등을 볼 수 있었다. 하지만 그보다도 가장 눈에 띄고 중요한 것은 바로 일본의 매우 우수한 국민성이라는 점이다. 이 법률이 제정되어 시행이 되고 다시 개정을 통해 법률의 완성도를 높여 가는 것만이 중요한 것이 아닌, 그 전에 이 법률이 시행되기 전에 이미 일본 국민들은 서로를 배려하며 상대방에게 피해가 아닌 폐를 끼치지 않기 위한 국민성이 갖추고 있었다는 점이다. 또한 단순히 폐를 끼치는 것에만 그치지 않고 어려운 이웃을 회피하지 않는 사회성숙도 및 공동체 사회 구현을 위한 그들의 노력을 볼 수 있었다. 이 부분은 오랜 역사 속에서 만들어진 그들의 국민성이라 할 수 있지만, 이러한 계몽적인 부분은 적극적으로 수용하여, 우리나라 사회가 현재의 물질만능주의에서 벗어나 좀 더 서로를 배려하고 위하며, 사회적 약자를 먼저 생각하는 참 공동체 의식을 함양하는데 노력을 해야 할 것으로 본다.

장애인□노인□임산부 등의 편의증진보장에 관한 법률을 통해 구현하는 배리어 프리(Barrier-Free)에 앞서 모든 국민들의 배려의 프리가 있어야 할 것이다.

2) 남해군 올바른 편의시설 설치를 위한 문제점과 제고 방안

올바른 편의시설 설치를 위해서는 한두 가지의 변화로 이루어질 수 있는 것이 아닌, 장애유형의 다양성 및 각 개인의 많은 욕구들과 같이 물적, 인적, 제도적, 환경적 변화 등 다각도의 변화와 그 변화의 의지가 요구되어 진다. 아래의 내용은 가장 핵심적인 부분 중 꼭 필요하다고 생각되는 여덟 가지에 대해 기술한 것이다.

(1) 편의시설 사전점검 시 당사자 참여

편의시설 사전점검 시 당사자들의 참여를 설계도면에서부터 이루어지도록 조례안

에 의무화해야 하며, 이후 사전점검 시기를 건축 준공 전으로 실시해야 한다. 편의시설 심사는 설계도면에서부터 이루어져야 한다. 설계도면에서 심사가 제대로 이루어지지 않는다면 편의시설의 설치율은 높일 수 있겠지만, 제대로 사용할 수 있는 편의시설을 꿈꾸기에는 문제가 따를 것이다.

현재까지는 설계도면을 담당부서 공무원과 남해군편의시설지원센터 기술요원이 심사하고 있어 당사자의 의견수렴에 문제가 뒤따를 뿐만 아니라 건축 후 시정조치에도 어려움이 따르는 것이 지금의 현실이다. 한 예로, 2011년 11월 이후 준공 검사를 받은 시설대부분이 설계도면에서의 잘못으로 부적합 판정을 받았다. 또한 건축 준공 시 사전점검을 실시해야 하나, 준공 담당자들의 지식 부족과 오판 등으로 사용 승인 준공 검사를 하다 보니 편의시설의 시정이이루어지지 않을뿐더러 협의회 요원과 공사주, 건축주와의 갈등만 부축이고 있는 상황이다. 이에 건축 준공 전 검사를 실시하면 시설의 보완이 가능하지만 현행처럼 진행된다면, 예산의 이중 투입에 따른 효과성을 저하 시킬 것이다.

(2) 우리 지역에 맞는 편의시설 설치 기준 매뉴얼 개발

편의시설 설치에 대한 기준이 법령에 의해 정해져 있으나, 자료가 너무 광범위하고 포괄적이며, 전문성 부족으로 인한 이해부족으로 실제 적용 시 어려움을 겪고 있다. 이에 편의시설 설치에 대한 최소한의 매뉴얼을 리플릿으로 제작하여 남해군 각 실과, 건축사무소, 공사주 등에게 배포하여 설계에서부터 편의시설에 대한 이해도를 증진시켜 올바른 편의시설을 설치 할 수 있도록 지원 할 필요성이 있다. 이 매뉴얼을 통해 누구나 쉽게 편의시설 설치와 적정 설치에 대한 정보를 얻을 수 있도록 해야 할 것이다.

(3) 편의시설 설치에 대한 담당부서 및 건축주의 교육 강화 및 지역주민들의 인식개선

장애인이 편하면 모두가 편하다는 말이 있다. 그렇다면 편의시설은 누구를 위해 설치된 것인가? 장애인인가? 아니면 우리 모두를 위해 설치되어야 하는가라는 이 물음에 대부분의 사람들은 편의시설이 우리를 위해 설치되어야 한다고 답한다. 하지만 내가 겪는 일이 아니면 상황은 뒤바뀐다.

계단보다는 경사로가 편하고, 계단을 타고 고층 건물에 오르는 것보다 엘리베이터를 이용하는 것이 편하다. 또한 TV를 사용할 때 리모컨이 편하다는 것은 모두가 알고 있다. 이 모두가 처음에는 장애인을 위해 시작된 것이다. 뿐만 아니라, 전화기도 시각장애인의 사회 활동을 위해 개발되었고, 자동차 자동 변속 기어도 하지 장애인을 위해 개발된 것이다. 이처럼 우리가 실생활에서 사용하고 있는 시설들이 처음에는 장애인을 위해 개발되었으나 현재는 우리 모두의 실생활에 적용되어 사용하고 있다.

이처럼 편의시설은 누구를 위해 설치된 것이 아니다. 또 누구를 위해 설치되어야 되는 것도 아니다. 단지 우리가 좀 더 편하고 안전하게 생활하고 더 나은 생활 영위를 위해 필요한 시설일 뿐이다.

(4) 편의시설 담당부서를 생태도시과로 이관하거나, 업무 연계체계 구축 필요

현재 편의시설 사전점검 시 남해군청 사회복지과 장애인복지팀 담당자가 동행하여 검사를 실시하고 있다. 상위법 주관부서가 사회복지과 장애인복지팀이라고는 하지만 실제로 건축 행위를 하고, 준공심사를 하는 곳은 생태도시이기 때문에 담당부서를 이관할 필요성이 있다. 그렇기 때문에 사회복지과는 단지 편의시설에 대한 의견만 제시하고 있을 뿐이며, 이로 인해 편의시설 사전점검 시 민원이 발생했을 때 행정의 체계성 약화와 '상대방 탓' 등으로 서로 책임을 미루고 있을 뿐이다. 결국 피해자는 이 시설을 이용하는 지역 주민일 뿐이다.

이에 편의시설 담당자를 실 건축부서인 생태도시과 담당자로 업무를 이관하거나 아니면, 사전점검 시 담당자와 실질적인 행위를 담당하는 부서 담당자가 함께 동행할 수 있도록 해야 할 것이다. 그리하여 행정의 유기적인 협조 체계를 토대로 사전점검 시 시정조치가 내려졌을 때 서로 업무를 타 부서로 미룰 것이 아니라 보완이 이루어질 수 있을 것이다.

(5) 지역 무장애물도시 인증제 도입 및 무장애물도시 건립, 민간 편의시설 설치 지원책 강화

경상남도 다양한 대민사업 중 무장애물 시설 인증제가 있다. 남해군도 이 사업을

위해 2012년 본 예산에 1천만원을 편성해 놓고 있지만, 2011년에도 예산을 편성해 놓고도 대상 시설이 없어 사용하지 못하였다. 또한 편의시설 개보수를 위해 매년 3천만원정도의 예산을 편성해 놓고 집행해 오고 있으나, 이 또한 부적절한 설치로 인해 사업의 실효성과 예산의 효과성은 미지수이다. 또한, 편의시설에 대한 인식부족과 부적합 설치에 대한 제제조치가 이루어지지 않는다면, 예산 집행은 밑 빠진 독에 물붓기가 될 것은 자명하다.

이에 지역 내 편의시설 설치 확대와 지역주민들의 인식개선을 위해 편의시설 개보수로 집행되는 예산을 민간시설 신축 시 집행하는 방안으로 검토해 보아야하며, 무장애물 시설 건립 시 다양한 인센티브를 제공해 장애물 없는 보물섬 건설에 나서야 할 것이다. 나아가 향후 공공시설 건립 시 무장애물 시설로 건립 할 수 있는 법적 제도와 행정적 지원 방안을 모색해야 할 것이다. 참고로 경남 통영시와 진주시는 무장애물 도시 구현을 위한 조례안을 제정하였으며, 이를 지원하기 위한 방안도 발빠르게 내세우고 있다.

(6) 사전점검 요원 재구성 필요

편의시설 사전점검 요원 구성이 대부분 장애인과 관련 복지시설 종사자로 이루어져있다. 이로 인해 편의시설에 대한 부정적 이미지가 부각되고 있는 것 또한 사실이다.

이에 편의시설 사전점검 요원을 여성, 노인 등에서 추천 받아 요원으로 위촉하여 함께 조사를 실시하는 것이 바람직하다 본다.

(7) 심의위원회 구성

현 조례안의 개정을 통한 사전 점검단 외에 심의위원회를 구성하여 편의시설의 체계적 설치와 향후 방향 등을 설계할 필요성이 있다.

(8) 남해군 예산에 편성되어 있는 편의시설 개□보수비 민간 이전

올해 집행한 편의시설 예산을 검토한 결과 이 또한 편의시설을 잘못 설치하여 예산 투입의 적정성과 효과성을 저하시킴은 물론이고 이를 시정하기 위한 또 다른 예산을 투입해야하는 실정이다. 이에 본 사업을 전문가 집단에 이전하거나 진행시 전

문가의 자문과 의견을 충분히 받아야 할 것이다.

위에서 거론한 여덟 가지는 꼭 지켜야 하는 부분이지만 우선적으로 이루어져야 할 것은 단연, 장애인에게 편한 것은 모두에게 편하다는 사실에 대해 주민들이 인식변화가 필요하다. 또한 눈에 보이지 않는 것이 보이는 것보다 중요할 수 있음을 알아야 한다. 편의시설은 인간이 생활하는데 안전을 보장하고 삶을 윤택하게 하는 선택시설이 아니라 필수이다.

조금 늦은감은 있지만 우리 지역에서도 보기 좋고 아름다운 건물을 짓기 보다는 우리가 살기 좋은 건물을 지을 수 있도록 도시 설계의 방향을 제고해야 할 것이다. 누구를 위해서가 아니라 미래의 내가 살아가고 활동할 도시 설계를 우리는 지금부터 준비해야 한다.

끝으로 부자일번지 경남을 구현을 위해 옷에다가 사람을 맞출 것이 아니라, 사람에게 옷을 맞출 수 있는 사회, 시설이나 차보다 인간이 중심이 되는 공동체 경남을 위해 미래의 도시 설계를 제고해 주길 바란다.

<참고문헌>

- 제3차 편의증진 국가종합5개년계획('10~'14년), 2010. 5. 교육과학기술부, 문화체육관광부, 보건복지부, 노동부, 국토해양부, 관계부처합동
- 2009 경기도 장애인등의 편의시설 설치매뉴얼. 경기도 유니버셜디자인 장애인편의시설기술지원센터. 2009.
- 김용득 외(2006), 장애인복지 서비스 이용자의 참여실태조사 연구 「이용자의 권리를 말한다」, 한국장애인재활협회·RI한국위원회 사회분과.
- 정대연, 『사회과학방법론사전』, 백의, 1997.
- 장애물 없는 생활환경(Barrier Free) 인증제도 시행지침. 국토해양부 공고, 제2008-427호.
- 교통약자의 이동편의법 시행규칙 별표1. 2006.1.
- 장애인 편의시설 설계지침. 한국장애인재활협회 재활연구소.
- 장애물 없는 생활환경 인증제도 매뉴얼(건축편). 2007.
- 장애인□노인□임산부 등의 편의증진보장에 관한 법률 시행규칙.
- 김민경. 2007. "국내 휠체어를 사용하는 장애인을 위한 주거환경 개선에 관한 건축계획적 연구". 한양대 박사논문.
- 송주현 외. 2001. "장애인 관계법령에 따른 매뉴얼 및 지침서에 대한 비교연구". 『한국식물인간환경학회지』 4(3) : 7~14.
- 장애물 없는 생활환경 인증제 안내 http://bf.koddi.or.kr/
- 2009년 장애물 없는 생활환경 인증제도 세미나http://bf.koddi.or.kr/dataroom/cases.aspx
- 한국장애인개발원 http://www.koddi.or.kr/index.aspx
- 한국장애인재활협회 http://www.freeget.net/
- 일본 국토교통성 http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/index.html
- 경찰청, □교통안전시설실무편람□, 2006.
- 김은경□김상운□강병근, "교통약자이동편의증진법에관한기초연구 " 대한 건설학회논문집, 2004.
- 교통개발연구원, 교통약자의 보행교통 환경에 대한평가와 정비방안 □, 2002.
- 광주광역시, 교통약자이동편의증진계획□2008.
- 서상언□정진혁□김순관, 활동 스케줄 분석을 통한 고령자의 통행 특성과 통행

행태에 관한 연구” 대한교통학회지, 2006.

- 설재훈□신연식□박인기, “장애인, 노약자의 복지교통서비스 개선방안” 한국교통연구원, 2004.
- 신연식, “교통약자의 보행 교통환경에 대한 평가와 정비방안” 교통개발연구원, 2002.
- 최문영□강병근, “서울 지하철을 중심으로 장애인편의시설 실태분석 및 개선방향 연구” 대한건축학회논문집, 1997.
- 임태옥. “장애인 이동권보장을 위한 정책 연구” 숙명여자대학교 석사논문, 2005.
- 강변근 외, 배리어 프리 건축□도시계획론, 2009.
- 강병근 외, 장애인 및 노약자의 이동편의증진을 위한 교통광장의 실태평가, 대한건축학회논문집, 2009.
- John Sutton, “ravel choice and the mobility handicapped : some preliminary investigations utilising a disaggregate choice model” Transportation Planning and Technology, 1990.
- 구양회. “시각장애인의 공간지각• 인지특성과 Wayfinding측면을 고려한 건축계획에 관한 연구 맹학교 시설을 중심으로”, 단국대 학원석사학위논문, 2004.
- 한국보건사회연구원. 2005년 장애인 실태조사, 2006
- **国**土交通省: “**歩**行空間のバリアフリー化(道路**関**係 http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/bf/index.html, **国**土交 通省, 2011.10.30
- **国**土交通省: “移動等円滑化の促進に**関**する基本:方針の改正”, http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree kihonhousinkaisei, **国**土交通省, 2011.10.30
- 趙玟, 妊他2人 : “公共空間における視**覚**障害者の**歩**行支援施策に, **関**す る**研**究 音によるバリアフリーとその特性”、兵庫県立福祉のまちづく り**研**究報告書、2010.3
- 芝田裕一: “視**覚**障害者の**歩**行訓練と**歩**行環境”, 交通科**学**, Vol.23, No.1/No.2, 1994.5
- 津田美知子: 視**覚**障害者が街を**歩**くとき一, ケーススタディからみ, えてくるユニバーサルデザイン, 都市文化社, 1999.7
- **国**土交通省. 1994.“高**齢**者□身体障害者が円, 滑に利用できる特定建築物の建設の促進に**関**する法律”, 告示第1987**号**. **国**土交通省. 2006.
- “高**齢**者□障害者等の移動円滑化の促進に**関**する法律”**国**, 土交通省令 第111**号**.

<부 록>

부록 1.

연수 중 일정별 방문기관

<표 > 연수 중 일정별 방문기관

일자	시 간	방문기관
제1일차 9/18 화	10:55	* 김해공항 국제선 출발
	12:55	* 나리타국제공항 도착 / 입국 수속
	오후	* 후지TV 본사 스튜디오
		* 메가웹 도요타 자동차 쇼룸 관광
제2일차 9/19 수	오전	* 치바 하모니 프라자 (장애인 복지센터)
	오후	* 시부야구 장애자 복지센타 하도피아 하라주쿠
제3일차 9/20 목	오전	* 가나가와 장애자 자립생활지원 센타
	오후	* 요루베카이(카나가와현)
제4일차 9/21 금	오전	* 장애자 스쯔문화 센타 요코하마 라홀
	오후	* 요코하마 야마비코노사토/요코하마 시내
제5일차 9/22 토	오전	* [문화연수] 이온쇼핑몰 방문
	13:55	* 나리타 국제공항 출국수속 및 출발
	16:15	* 부산김해공항 국제선 도착

부록 2.

연수 중 시설별 조사내용

<표 > 연수 중 시설별 조사내용

일자	방문기관	조사내용
제1일차 9/18 화	나리타국제공항 도착 / 입국 수속	공항 내 시설물 및 장애인 배리어 프리(Barrier-Free, 편의시설)
	후지TV 본사 스튜디오	시설 내부 화장실 및 외부 장애인 배리어 프리(Barrier-Free, 편의시설)
	메가웹 도요타 자동차 쇼룸 관광	장애인 배리어 프리(Barrier-Free, 편의시설)
제2일차 9/19 수	치바 하모니 프라자 (장애인 복지센터)	시설 접근로, 주출입구, 편의시설 전반 및 장애인 배리어 프리(Barrier-Free, 편의시설)
	시부야구 장애자 복지센타 하도피아 하라주쿠	시설 접근로, 주출입구, 편의시설 전반 및 장애인 배리어 프리(Barrier-Free, 편의시설)
제3일차 9/20 목	가나가와 장애자 자립생활지원 센타	일본의 장애인복지현황 등 세미나 및 시설관계자들과의 장애인 배리어 프리(Barrier-Free, 편의시설) 관련 워크숍
	요루베카이(카나가와현)	시설견학 및 라운딩
제4일차 9/21 금	장애자 스쯔문화 센타 요코하마 라홀	시설 접근로, 주출입구, 편의시설 전반 및 장애인 배리어 프리(Barrier-Free, 편의시설)
	요코하마 야마비코노사토/요코하 마 시내	요코하마 시내의 모든 장애인 배리어 프리(Barrier-Free, 편의시설) 요코하마시의 관공서의 시설 접근로, 주출입구, 편의시설 전반 및 장애인 배리어 프리(Barrier-Free, 편의시설)
제5일차 9/22 토	[문화연수] 이온쇼핑몰 방문	이온쇼핑몰의 시설 접근로, 주출입구, 편의시설 전반 및 장애인 배리어 프리(Barrier-Free, 편의시설)

부록 3.

해외연수에 대한 지역 신문에 홍보

<표 > 일본연수 지역신문에 홍보

구분	내용
신문사명 남해신문 제1105호 2012년 9월 28일 금요일 추석특집	
신문기사 분량 및 내용 11면 전면 A4 장 분량 연수취지 주최, 후원사, 연수방식 일본연수결과 장애대한인식정도 남해군에 제언	
다른 신문기사 내용 남해신문 제1105호 2012년 9월 28일 금요일 추석특집 17면 종합편 장홍이 시민기자 글 앞으로 4~5차례 더 연재하기로 함	

부록 4.

일본 해외연수 일본팀 연구 일정

❑ 연구일정(연구기간 : 2012. 5. 14~2012. 12. 27)

색상	구분	내용
노란색		팀자체 모임
하늘색		협의회 모임
흑색		주요 일정

내 용		5월~6월	7월~8월	9월~10월	11월~12월
연구위원 구성단계	연구위원구성 연구주제선정	5.14			
연구주제 선정/제출	연구주제 선정 및 계획서 작성/제출	5.31			
선정발표	해외연수팀 선정발표	6.7			
연구 초안정리 단계	연구방향 및 내용 역할분담 연구일정	6.27(1차회의)			
	선행연구검토 연구초안검토회의		7.4(2차회의)		
	연수단원 1차 사전모임		7.13(협의회)		
	초고 검토회의		8.09(3차회의)		
연구 중간정리 단계	2고 검토회의		8.30(4차회의)		
	연수단원 2차 사전모임			9.04(협의회)	
	일본현지 자료 발송 (질문지, 한국실태내용)			9.07	
	연수			**9.18~9.22**	
	제1차 사후모임			10. 04	
	해외연수 1차 사후 모임			10.5(협의회)	
	제2차 의견수렴 (협의회, 참가자)				
	해외연수 2차 사후 모임			10.26(협의회)	
	제3차 의견수렴 (협의회, 참가자)				
	3고 작성완료				11.8(5차회의)
	해외연수 보고회 및 워크숍				**11.9~10 (남해군)**
	제4차 의견수렴 (협의회, 참가자)				
연구 최종보고 단계	자체 최종보고서 작성 및 제출				11.13 (6차회의)
	해외연수 평가회 및 보고서 제출				**11. 19**
	성과발표 최종회의				11. 27
	향후 계획 추진 회의				12.07 (7차회의)
	정책제안회의				12.14
	남해지역에서 관련 세미나 실시				12.27 (남해군청)

부록 5.

연구위원 및 역할분담

○ 연구위원

번호	성명/나이	소속 및 직위	사회복지 경력	학력	비고
1	하택근/ 43세	남해요양원/원장 남해군지역사회보장협의체 실무협의체위원장 한국국제대학교 겸임교수	12년	경남대학교 사회복지학 석사	책임연구원 tarascan@ korea.com
2	송대성/ 43세	남해장애인근로센터 /대표	18년	대구대학교 직업재활학과 박사수료	위원 limit17@ naver.com 일본미방문
3	장홍이/ 40세 (시각 1급장애)	경남시각장애인연합회 남해군지회/지회장 남해군편의시설사전점검요원 남해군지역사회보장협의체 대표협의체 위원	11년	한국국제대학교 사회복지학 학사	위원 chy72@ kbuwel.or.kr
4	류학기/ 35세	남해장애인종합복지관/사무국장 경남사회복지사협회 대의원 남해군지역사회보장협의체 실무협의체 위원 한국장애인복지관협회 위원	11년	경남과학기술대학 사회복지학 석사	위원 ryuhackki@ hanmail.net
5	김종건/ 47세	남해소망의집/사무국장 남해군편의시설사전점검요원 남해군지역사회보장협의체 실무협의체 위원	7년	대구대학교 특수교육학과 석사수료	위원 chongkun@ hanmail.net

○ 역할분담

번호	업 무	담 당 자
1	○ 연구 총괄	하택근
2	○ 연구틀 및 계획서 작성	류학기
3	○ 연구보고서 작성	류학기
4	○ 협의회와의 연락 및 행정처리/사진촬영	류학기
5	○ 선행연구 및 이론적배경	위원 전체
6	○ 남해군 세미나 준비 및 실시(남해군지역사회복지협의체와 협력하여 실시)	김종건 및 위원전체
7	○ 문헌연구(국내논문, 한국법령)	김종건 및 위원전체
8	○ 문헌연구(국외논문, 일본에 대한 법령)	송대성 및 위원전체
9	○ 한국과 남해군의 실태 조사(사례중심-미조우체국, 남해노인회관)	장홍이 및 위원전체
10	○ 회의내용 정리	류학기

부록 6

일본 장애인 편의시설 설치 실태 조사표 및 기타서류

❑ 실태조사표 1.

구분	설치항목	평가세부내용	4 (적정)	3 (보통)	2 (미흡)	1 (미설치)
매개시설	주출입구 접근로	미끄러지지 않는 재질마감				
		이음새 틈, 평탄마감				
		덮개높이, 격자구멍간격 2㎝ 이하				
		접근로 단차 2㎝ 이				
		접근로 유효폭 1.2m 이상 확보				
		기울기는 1/18 이하				
		차도와의 경계구분 공작물				
		보행장애물 제거				
		설치율(%)				
	장애인 전용주차 구역	가까운 장소설치				
		전용주차구역 적정확보 주차면수				
		폭 3.3m 이상 길이 5m 이상 규정에 적합한 주차공간				
		전용주차표시 및 입식안내표시 적정 설치				
		안전통행로 확보, 단차제거 유효폭 1.2m 이상				
		설치율(%)				
	주출입구 높이차이 제거	주출입구와 연결접근로의 높이차이 2cm이하				
		2cm 이상 단차가 있는 경우 경사로의 경우, 기울기 1/12이하 폭 1.2m~0.9m 손잡이의 높이 0.8~0.9m이하 및 굵기가 3.2~3.8cm이하로 설치				
		설치율(%)				
내부시설	출입구 (문)	주출입문턱의 높이 차이 및 점형블록 설치 여부				
		주출입문 통과유효폭의 0.8m이상 확보				
		주출입문의 전□후면 유효거리를 1.2m이상 확보				
		주출입문의 손잡이는				

		바닥면으로부터 0.8~0.9m사이에 위치				
		출입문턱의 높이 차이				
		출입문 통과유효폭 0.8m이상 확보				
		출입문의 전□후면 유효거리 1.2m이상 확보				
		출입문의 손잡이는 바닥면으로부터 0.8~0.9m사이에 위치, 출입문 옆 벽면 1.5m 높이에 점자표지판 부착				
		회전문을 제외한 휠체어 사용자의 통행과 이용을 고려한 출입문				
		설치율(%)				
	복도	유효폭은 1.2m이상, 바닥표면은 미끄럽지 않은 재질로 마감				
		단차 2㎝이하로 확보				
		통로상부 바닥면으로부터 2.1m이상 확보, 2.1m이내 장애물 있는 경우 난간, 보호벽 설치				
		설치율(%)				
	계단 또는 승강설비	계단 및 창 유효폭 1.2m 이상 확보				
		챌면 설치, 디딤판너비 0.28m이상, 챌면 높이 0.18m이하				
		계단측면의 굵기 3.2~3.8㎝, 높이 0.8~0.9m에 손잡이 연속 설치. 손잡이 끝 0.3m이상 수평손잡이 설치				
		계단 시작과 끝 0.3m에 계단의 폭만큼 점형블록 설치, 손잡이에 점자표기				
		설치율(%)				
		경사로 유효폭 1.2m 이상 확보				
		바닥면으로부터 높이 0.75m이내 마다 휴식참 설치				
		경사로의 기울기는 1/12이하 설치				
		경사로 바닥면 미끄럽지 않음 시작과 끝 굴절부분, 휴식참에 1.5mx1.5m이상 활동공간 확보				
		경사로 길이 1.8m 이상, 높이 15㎝이상 인 경우 양측면손잡이 연속설치, 손잡이 높이와 굵기 적정여부				
		설치율(%)				

		승강기, 리프트 전면 1.4m x 1.4m이상 활동공간 확보				
		▶ 승강기내부 유효바닥면적 폭 1.1m이상, 깊이 1.35m이상 통과유효폭 0.8m이상, 승강장과 승강기 바닥 틈새는 3cm이하 광감지식개폐장치의 감지범위 0.3m~1.4m이내 설치, 물체가 끼었을 경우 자동되열림장치 설치 승강기 내부 측면 및 후면 수평손잡이 설치 180도 회전이 안 되는 경우 0.6m이상 높이에 거울설치				
		승강기 층수 선택시 점멸등 켜짐과 동시에 음성으로 선택층 안내				
		휠체어 사용자용 조작반 설치(우측면에가로형), 높이는 바닥면으로부터 0.85내외. 조작설비는 버튼식으로 설치. 일반조작반□층수□통화장치 등에 점자표지부착				
		설치율(%)				
위생 시설	대변기	남녀구분 각각 1개 이상 설치				
		일반화장실 출입문에 사용여부 알 수 있는 시각적설비 유무				
		휠체어 접근 가능토록 통로 연결				
		화장실 바닥면 단차 2㎝ 이하, 미끄럼방지 마감처리				
		화장실 입구에 점자블록 및 남녀구분용 점자표지판 설치				
		대변기 칸막이의 출입문 형태				
		대변기 칸막이의 출입문 통과 유효폭 0.8m 이상 확보				
		화장실 유효바닥면 크기 폭 1.4m이상, 깊이 1.8m 이상 확보				
		양변기형태, 좌대높이 바닥면에서 0.4이상 0.45m이하 설치				
		수평손잡이 높이 0.6~0.7이하, 한쪽 손잡이 변기중심에서 0.4m이내 고정				
		대변기의 한쪽면에는 수직손잡이가 규정에 적합토록 설치				

		세정장치 광감지식□누름버튼식□레버식 등 사용쉬운 형태 설치				
		설치율(%)				
	소변기	수평손잡이 높이는 바닥면에서 0.8~0.9m, 길이는 벽면에서 0.55m내외, 손잡이의 간격 0.6m내외				
		장애인소변기의 수직손잡이 높이 바닥면에서 1.1m~1.2m, 길이는 벽면으로부터 0.25m내외로 설치				
		설치율(%				
	세면대	상단높이가 바닥면에서 0.85m이하, 하단높이 0.65m이상, 휠체어 발받이가 들어갈 수 있도록 공간확보				
		수도꼭지는 광감지식□누름버튼식□ 레버식등 설치 및 점자표시				
		설치율(%)				
기타 시설	점자블록	점자블록				
		표준형 점자블록의 사용				
		설치율(%)				
	유도 및 안내설비	점자 또는 촉지도식 안내판 또는 음성안내장치 또는 기타 유도신호장치 설치				
		점자안내판 또는 촉지도식 안내판을 설치한 경우 바닥면으로부터 1.0~1.2m사이에 설치				
		설치율(%)				
	경보 및 피난설비	시각장애인 경보□피난설비 연속적 설치				
		청각장애인 경보□피난설비 연속적 설치				
		설치율(%)				
	접수대 또는 작업대 또는 식당의 식탁	편리하게 접근 이용할 수 있도록 설치				
		접수대등의 높이는 바닥면으로부터 0.7~0.9m, 하단은 높이가 0.65m이하이며 휠체어 발받이가 들어갈 수 있도록 0.45m 이상의 공간 확보				
		설치율(%)				

❑ 실태조사표 2.

일본 장애인 편의시설 설치실태 조사사진

구분	사진			
매개 시설				
내부 시설				
위생 시설				
기타 시설				

❑ 실태조사표 3.

일본 주요시설 설치실태 조사사진

구분	주요내용	사진	
주요시설과 연계한 시설의 배치	주출입구의 셋 백 (시설명)		
	인접 지하철역과 연계 (시설명)		
이용형태 및 지형에 따른 분산배치	생활행위에 따른 유닛 구분 (시설명)		
	경사지를 이용한 분산배치 (시설명)		
건축물내부의 교류공간 계획	지역주민과 함께하는 시설물 (시설명)		
	지역주민과의 교류공간 (시설명)		

❑ 실태조사표 4.

일본 편의시설 설치실태 조사사진

구분	주요내용		사진	
외부 공간	접근로	시설까지의 인도 편의시설		
		무장애 보행공간		
		보행안전 확보		
	장애인전용주차장			
	주출입구(자동문)			
	일반출입구			
	안내표지판			
	촉지도			
	비상용벨			
	안내문			
내부 공간	안내창구			
	1층 식재공간			
	다양한 장애유형에 대응			
	무장애 복도			
	복도의 손잡이			
	복도의 장애물 제거			
	장애인화 장실	입/출입구		
		세면대		
		대변기		
		소변기		
		바닥		
		잠금장치		
		인지하기 쉬운 픽토그램		
	중정			
	계단			
	핸드레일			
	승강기	승강기홀		
		승강기 내부		
	대기실			
	시각장애인점자	승강기		
		핸드레일		
		주요시설		
	영상안내			
	내부 풋스위치			