

:: SEARCH

검색

- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

+ 지난호 보기

2012년 10월 호

+ 웹진 구독신청하기



인천 교통약자의 동행권

Column

교통약자에게 이동의 편의성이란?



Interview

인천장애우권익문제연구소 임수철 소장



IDI 소식



인천발전연구원-인천광역시의회 업무협약서 조인식
인천시의회(의장 이성만)와 (재)인천발전연구원(원장 김민배)은 시민과 ...

Zoom 人



인재개발원 영양사 박윤희氏
우리 연구원 사람들의 일용할(?) 양식을 책임지고 있는 인재개발원 영양...

Zoom INcheon



강화대로2-길의 끝에서 시작되는 길
강화대로의 연변에는 강화가 겪어 온 험난한 역사의 흔적이 곳곳에 남아 ...

도시동향



자연과 공존하는 도시, 아오모리
아오모리 현은 세계자연유산 '시라카미 산지'가 있고, 조몬시대의 시작 ...

IDI 연구



인천광역시 장애인콜택시 운행 개선 방안
장애인들의 이동편의를 증진하기 위해 인천시에는 150대의 장애인콜택시가...

인천지표



지표로 보는 인천 장애인콜택시
장애인콜택시는 교통약자의 이동편의 증진법 제5조에 의해 장애인 이동편의...

교통약자에게 이동의 편의성이란?

박태성 · 장애인부모회 회장

유엔의 <세계인권선언문> 전문에서 이렇게 말하고 있다.

‘인류의 존엄성과 양도할 수 없는 동등한 권리를 인정하는 것이 세계의 자유, 정의, 평화의 기초다. (중략) 유엔헌장에서 우리는 인간의 기본권, 존엄과 가치, 남녀동등권에 대한 신념을 재확인 했으며....’

여기서 볼 수 있듯이 우리 사람이라고 지칭되는 대상은 어떠한 경우에도 동등한 권리를 가졌음을 말하고 있다.

그런데, 이 사람들은 영역적인 구별을 하여 여러 가지 단어로 구분하여 표현되어지고 있다.

남자, 여자, 일반인, 비장애인, 장애인, 젊은이, 노인, 엄마, 아빠, 임산부 등.

여러 가지 단어로 구분이 되어져도 사람이라는 본질적 가치는 변하지 않는다.

그러므로 여러 사람들이 사회 속에서 살아갈 때는 동등한 대접을 받는 것이 원칙이다. 자신의 능력에 대한 동등한 잣대를 맞추는 것이 아니라, 인간적인 가치의 관점에서 공통적인 대접을 받는 것에서 사람을 여러 단어로 구분하는 것은 의미가 없어진다.

나는 평범한 직장인이다.

만약 매일 아침 출퇴근길에 무심코 지나다니던 길을 어느 날 갑자기 커다란 벽으로 막아놓아서 직장으로 출근을 못하게 되었다면,

집에서 나와서 버스나 지하철을 타러 가야하는데, 큰 산이 가로막고 있고, 길에 큰 돌 작은 돌들이 무수히 깔려 있어, 정류장에 도착할 때까지 철인 3종 경기를 방불케 하는 일이 생긴다면, 어렵게 도착한 정류장에서 버스를 타려고 하는데, 승차하는 계단의 높이가 1미터높이로 보여서, 안간힘을 쓰고 타야만 한다면,

나는 어떻게 할 것인가?

아마도 주민자치센터나 시청 등 관공서나 버스회사에 연락하여 엄청난 항의를 하였을 것이다. 다른 사람들은 모두 편하게 다니는데, 쉽게 버스정류장에 와서 승차를 하는데, 왜 나는 이렇게 힘들어야 하나? 하는 차별을 당한다는 감정에 분노를 표출하고야 말 것이다.

교통약자들과 일컬어지는 장애인, 노인, 임산부들에게는 보도블럭 사이의 경계석이 커다란 벽이요, 울퉁불퉁하고 파헤쳐진 보도가 철인 3종 경기를 하게하며, 나의 무릎 위까지 올라온 버스계단의 높이가 1미터 철봉대의 높이가 아니겠는가?

그래서, 교통약자들에게 보통사람들과 마찬가지로 이동하는 것을 자유롭게 해주는 것은 같은 사람으로서의 권리를 인정해주는 일인 것이다.

얼마 전 인천광역시에서 2012년 교통약자 이동편의 증진계획을 발표했다.

여러 정책 지표 및 계획을 발표했는데, 아직은 교통약자들을 위한 배려가 전반적으로 50%에도 못 미쳤다. 예를 들어 저상버스 도입률이 정부권고치인 40%선이라면, 보통사람들이 누리는 100%의 권리를 교통약자들은 40%만 누리게 되는 것이니, 이 사람들은 얼마나 답답하고 불편할 것인가?

이것이 과연 그들만의 문제인가?

우리나라 장애인들 중 90%가 후천적 장애인이다.

현재 우리나라의 고령화속도는 OECD국가 중 최고의 속도를 자랑한다.

비록 저출산 시대이기는 하지만, 여성분들 중에 임마가 되실 분들도 상당하다.

자, 문제에 대한 답은 나왔다.

교통약자의 문제는 그들의 문제가 아닌 나의 문제, 우리의 문제이다.

나의 일이라고 생각하고, 조금 더 많은 관심과 배려를 한다면, 사람으로써의 권리를 같이 향유하고, 더불어 함께 살아갈 수 있는 세상이 될 것이다.

필자 소개
박태성 · 장애인부모회 회장

:: SEARCH

검색

- 커버스토리
- 시정연구
- 도시정보
- News

▶ 지난호 보기

2012년 10월 호

▶ 웹진 구독신청하기

저상버스 비율 높이고, 정류장 개선해야

저상버스 비율 높이고 정류장 개선해야

아프리에 75호에서는 인천장애우권익문제연구소 임수철 소장을 만나 주요사업과 인천시의 교통환경 이동환경에 대해 물어보고, 교통약자의 이동편의 증진을 위해 시급히 시행해야 할 정책 및 일반 시민들의 의식 문제 등을 짚어보았다.



임 수 철 소장
인천장애우권익문제연구소

Q. 인천장애우권익문제연구소에 대한 간략한 소개를 부탁드립니다.

인천장애우권익문제연구소는 장애를 가진 사람에 관한 제반문제를 연구 조사하여 그 결과를 가지고 실천적 활동을 전개하고 있는 곳입니다. 더불어 장애를 가진 사람의 복지 증진과 권익 옹호에 이바지 하고 있으며 장애를 가진 사람이 보다 인간다운 삶을 영위할 수 있도록 기여하는 것을 목적으로 하고 있습니다. 우리 연구소는 복지부 산하 사단법인 형태로 운영되고 있고, 제주, 충북을 제외한 전국의 11개 시도에 설치되어 있습니다.

Q. 인천장애우권익문제연구소에서 하는 주요사업은 어떤 것들이 있나요?

인천장애우권익문제연구소에서는 크게 네 가지 사업을 하고 있습니다. 첫 번째, 인권센터를 운영하면서 각종 인권 차별 사례에 적극 개입 하고, 또 해결하고 있습니다. 인권센터 내에 공익소송지원단이 있고, 변호사도 다섯 명이 속해 있으며, 이사장님이 인천민변 회장이어서 법률적인 지원까지 하고 있습니다. 두 번째, 정책 생성 기능을 하고 있습니다. 인천지역에 필요한 정책들을 연구하고, 사례들을 발표하며 때로는 복지부에서 받은 외부 용역도 하고, 얼마 전에는 인발연 과제의 조사부분도 맡아서 수행했습니다. 세 번째, 성·가족폭력상담소도 운영하고 있습니다. 인권 사례 중에서도 좀 더 특화된 부분이라고 할 수 있는데, '궁금한 이야기 Y'나 예전에 방송됐던 SOS솔루션 프로그램, 호루라기 등에도 출연하는 등 적극적인 활동을 펼치고 있습니다. 네 번째는 장애우대학입니다. 12년간 사회복지 자원 중에 장애 쪽에 관심이 있고, 인식하는 사람들 800명을 양성해 연구원 회원조나 재생사업을 하는데 활용하고 있습니다. 또한, 교육사업 분야에도 힘쓰고 있는데, 활동보조 사업에도 4년째 3,500명이 참여한바 있습니다.

Q. 최근 장애인을 포함한 교통약자들의 이동권 문제에 대한 인식이 많이 달라지고 있습니다. 그럼에도 불구하고 아직까지 많은 교통약자들이 이동에 불편을 겪고 있다고 봅니다. 소장님은 인천시의 교통약자 이동환경을 어떻게 평가하십니까?

중앙정부 차원의 문제도 많지만 1차 5개년 계획 대비 20%밖에 수행하지 못한 점들이 1차적인 문제라고 할 수 있고, 개선할 부분이 많다고 봅니다. 그 다음은 예산의 문제를 들 수 있습니다. 정책수행이 제대로 되려면 예산 부분에 대한 명확한 계획이 수립되어야 합니다. 그렇지 않으면 공염불이 되고 맙니다. 그런 부분에서 벌써 우려가 되는 것이 사실입니다. 내년에 저상버스를 88대 도입하는 것으로 계획이 되어 있는데, 25대분의 예산만 책정되었습니다. 1차 5개년 계획 때 드러난 문제점이 여실히 나타나고 있어서 인천 장애인차별철폐연대에서 최대 핵심문제로 삼을 것 같습니다. 계획을 수립해놓고 첫해부터 어긋났다는 점 때문이죠. 그리고 도로환경에서 인도에 유도블럭이 80% 정도 설치되어 있지만, 시각장애인 당사자 입장에서 볼 때 거의가 형식적이고, 시각장애인들이 충분히 촉진할만한 유도블럭이 아니라는 것이 문제입니다. 또한 7-8년째 주장하고 있는 횡단보도에 있는

블라드 제거 문제입니다. 불법 주정차를 막기 위해 블라드가 설치되어 있는 것인데, 사실 주요 교차로마다 CCTV가 설치되어 있고, 단속을 효율적으로 한다면 블라드 제거는 큰 무리 없이 손쉽게 이루어질 수 있다고 봅니다. 장애인아시아게임을 앞두고, 점차적으로 개선해야 될 점 중의 하나입니다. 더불어 저상버스나 장애인콜택시는 국가시책이기도 하고, 당연히 해야 되는 것이며, 인도나 보행환경은 지자체의 의지라고 봅니다. 의지를 갖고, 보행환경을 적극적으로 개선해나가야 합니다.

Q. 인천시가 교통약자의 이동편의 증진을 위해 가장 시급하게, 그리고 무게를 두고 시행해야 하는 정책은 무엇일까요?

일례를 들면, 부산시 같은 경우는 민자터널이라 할지라도 통행에 있어 장애인들에게 보조를 해주고 있습니다. 민자터널 통행료는 장애인차량에 한해 일정 부분 감면하고 지원해주는 부분이 될 수 있도록 공약의 측면에서도 지켜져야 하지만, 놓치고 있는 부분은 시급히 찾아내서 시행해야 할 것입니다. 또한 저상버스 비율을 높여야 한다고 봅니다. 인천시만의 저상버스 이용을 증진할 수 있는 어플리케이션을 개발하고, 정류장 환경을 개선해 내년 계획된 15개소 보다 좀 더 전향적으로 생각해서 대폭 늘려야 할 것입니다. 특히 장애인 이용률이 높은 도심지와 장애인 거주 집중지역은 내년에라도 보행환경이 개선된 정류장으로 바뀌어야 한다고 봅니다. 저상버스 이용률을 낮추는 요인이 기다려도 안 오고, 온다 해도 탈 수가 없다는 점과 정류장에서 접근이 아예 불가능하기 때문입니다. 이렇게 몇 가지만 개선한다면 획기적으로 저상버스 이용률을 높일 수 있으리라고 믿습니다.

Q. 인천시민들의 의식도 많이 바뀌어야 한다고 봅니다. 여기에 대한 소창님의 의견은 어떠신지요?

인천시에 건의한 적도 있는 부분인데, 인천에 교통방송이 있는데도 불구하고, 공익적 방송을 별로 하지 않고 있는 점이 매우 아쉽습니다. 상당수의 인천지역 운전자들은 하루에 한번 이상은 교통방송을 듣는다고 생각하는데, 교통방송의 공익성 확보라는 측면에서 장애인뿐만 아니라 교통약자 등과 사회적 합의의 빠른 도출을 이끌어낼 수 있지 않을까 생각하고, 교통약자들에 대한 교통사고 예방이나 활용에도 필요하다고 봅니다. 물론 시민들의 인식 개선을 전제로 해야겠지요. 교통방송 뿐 아니라 일간지 등 지역의 언론들이 힘을 실어줘야 한다고 생각합니다.

그리고 다음은 시민들의 의식인데, 예를 들어 인도 유도블럭 위에 방치되는 상가의 불법 적치물 등을 어떤 식으로 제거해 나갈 것인지 고민해야 하고, 시에서 지속적으로 이런 점에 대한 개선을 위해 노력을 기울여야 할 것입니다. 또 장애우 대학을 운영하고 있듯이 시민들 차원의 자발적인, 예를 들어 돌봄서비스나 활동보조인 교육 부분에 대한 인식개선 부분도 활용해야 할 것입니다. 또 현장에서 장애인들이나 사회적 약자들과 밀접한 일을 하는 사람들의 인식도 개선해야 할 부분이라고 봅니다. 마지막으로, 공무원이나 연구자들의 인식이 많이 좋아져서 지금은 보건사회연구원이 민간부분의 참여에도 많이 노력하고 있는데, 인발연도 사회복지분야 뿐만 아니라 시 주도의 연구를 할 때 지역 민간부분의 이해 당사자들과 적극적으로 협력해주었으면 하는 바람을 갖게 됩니다.

- 대담 : 석 종 수(도시기반연구부 연구위원)
- 기록·사진 : 장 순 지(사무처 경영관리팀)



인천발전연구원-인천광역시의회 업무협약서 조인식

:: SEARCH

검색

- 커버스토리
- 시정연구
- 도시정보
- News

▶ 지난호 보기

2012년 10월 호 ▼

▶ 웹진 구독신청하기

■ 인천발전연구원-인천광역시의회 업무협약서 조인식 개최



인천시의회(의장 이성만)와 (재)인천발전연구원(원장 김민배)은 시민과 소통하는 의회상의 정립과 연구원의 학문적 발전을 위한 상호간 협력을 위해 지난 25일, 의장전견실에서 활발한 연구활동을 약속하는 정책연구과제 업무협약을 체결했다. 이는 전국 최초로 시행하는 것이어서 더 의미가 있다. 주요 업무협약은 의원의 입법활동 지원을 위한 자문, 시의회-상임위원회별 현안사업 및 의원별 관심 사업에 대한 연구과제 수행, 지역 현안문제에 대한 공동 참여, 의회 및 의원연구 역량 강화사업 참여 및 지원 등을 내용으로 하고 있다.

이날 협약식에는 시의회에서 이성만 의장, 김영분 부의장, 구재용 운영위원장, 이용범 기획행정위원장, 박승희 문화복지위원장, 허인환 산업위원장, 이도형 건설교통위원장, 사무처장이 참석하고, 우리 연구원에서는 김민배 원장, 부원장, 기획본부장, 도시기반연구부장, 선임연구원이 참석했다.

■ '지역균형발전 위해 실효성 있는 규제 풀어야'



지방과 수도권의 상생 발전을 위해서는 수도권 겹겹 낙후지역을 규제대상에서 제외해야 한다는 의견이 제기됐다.

지난 4일, 경기도-인천시가 서울 중구 태평로 1가 프레스센터에서 개최한 '지역균형발전 정책의 허와 실' 공동토론회에서 주제발표자로 나선 경기개발연구원 김은경 연구위원은 수도권이라는 이유로 중복 규제를 받는 경기동북부지역의 문제를 거론하며 이같이 주장했다. 김 위원은 "전폭적 지원이 있어도 발전이 어려운 지역에 규제까지 가하는 것은 행정편의적 발상"이라며 "접경 낙후지역에 재정지원과 함께

재정지원과 함께 비수도권 지역과 같은 세금감면, 인센티브를 제공하고 주민들에게 실질적인 보상을 확대해야 한다"고 지적했다. 또한, 수도권 규제의 전면적 폐지가 어려운 현실을 고려해 수도권 규제를 과밀억제권역으로 한정하고, 성장관리 자연보전권역은 규제를 전면 폐지하는 것도 대안이라고 주장했다.

김 위원에 이어 주제발표자로 나선 세종대 변창흠 교수(행정학과)는 수도권에서 제외되는 낙후-접경지역은 다른 행정구역으로 분류하거나 특별행정구역으로 만들어 포함할 것을 제안했다.

주제발표 후 진행된 토론에서는 김규선 연천군수와 이종현 인천발전연구원 선임연구위원, 조명래 단국대 교수, 변용환 한림대 교수, 이상훈 국토해양부 수도권정책과장, 신광호 지역발전위원회 성장기반과장 등이 열띤 토론을 벌였다.

한편, 이날 토론회는 군사시설보호구역 등 중복 규제를 받고 있는 연천군과 여주군-양평군-가평군-동두천시-강화군-옹진군 등 7개 시군의 후원으로 열렸다.

인천시의회(의장 이성만)와 (재)인천발전연구원(원장 김민배)은 시민과 소통하는 의회상의 정립과 연구원의 학문적 발전을 위한 상호간 협력을 위해 지난 25일, 의장전견실에서 활발한 연구활동을 약속하는 정책연구과제 업무협약을 체결했다. 이는 전국 최초로 시행하는 것이어서 더 의미가 있다.

:: SEARCH

검색

- 커버스토리
- 시정연구
- 도시정보
- News

▶ 지난호 보기

2012년 10월 호

▶ 웹진 구독신청하기

“연령대별 기호 고려한 균형잡힌 식단 구성에 힘쓰고 있어요!”

10월에 만난 people

“연령대별 기호 고려한 균형잡힌 식단 구성에 힘쓰고 있어요!”

박/윤/희 영양사

“아프리에 올해, Zoom人 코너에 ‘IDI 사람들’을 선보입니다. 인천발전연구원에서 한술밥을 먹고 있는 연구원, 행정사무직, 기능직은 물론이고 각종 모임, 전직 연구원까지 여러 관계와 인연을 만나려 합니다. 독자 여러분과 함께 연구원이 지나온 발자취를 더듬고, 가야할 길을 같이 생각하고자 합니다. 아름답고 행복한 인천 만들기에 인천발전연구원과 함께 하시기를 소망합니다.”



12시가 되면 사람들의 움직임이 늘어서는 인재개발원 구내식당은 한두명에서 일회성 모임이 있을 때 쯤이다.

우리 연구원 사람들의 일용할(?)

양식을 책임지고 있는 인재개발원 영양사 박윤희씨(30).

점심시간이면 구내식당에서 늘 만날 수 있는, 단정히 묶은 긴 머리에, 키가 크고, 늘씬해서 영양사 흰 가운이 더 잘 어울리는 아가씨다.

요리사에게는 당연히 따르는 식상한 질문일 테지만, 영양사도 웬지 요리를 매우 잘할 것 같은 생각이 드는 게 일반적이다. 그래서, 제일 자신있게 잘하는 요리가 무엇인지 물어보니 ‘김치찌개’라고 수줍게 말하며 웃는다.

그녀는 식품영양학을 전공하고, 학교와 다른 산업체 쪽에서 영양사로 근무한 경력이 있다. 그러다 2010년에 인재개발원에 왔으니 근무한지는 2년 정도 됐다. 단순히 요리를 좋아하고, 맛있는 음식 먹는 것을 좋아해서 택한 학과이기도 하지만, 오히려 영양사로 일을 시작하면서부터 더더욱 전공에 대한 애착과 관심을 갖게 된 케이스다.

인재개발원 구내식당은 인재개발원 교육생에게 급식을 제공하는 것을 바탕으로 운영하고 있고, 여기에 추가적으로 인재개발원, 인발연, 소방안전학교 직원 등을 대상으로 중식제공을 하고 있다.

박윤희 영양사는 식단을 구성할 때, 밥, 국 외에 4찬의 한식메뉴를 기준으로 구성하고 있고, 주 1회 정도는 일품요리를 구성해 구내식당 이용자들의 만족도를 높이려고 노력하고 있다.



또한, 식사하는 분들의 연령대가 20대부터 50대 중후반까지 고루 분포되어 있어 연령대의 기호에 맞도록 되도록 다양한 메뉴와 필수영양소가 골고루 포함된 균형잡힌 영양식단을 구성하고자 최선을 다하고 있다. 그 외에도 메뉴마다의 맛의 어울림, 질감이나 색깔까지 다양한 요소를 고려하여 식단 구성을 하고자 늘 고심하고 있다.

구내식당은 성수기라 할 수 있는 교육종에는 교육생 포함 일평균 식수 350명에서 최대 500명까지 수용해 급식하고 있고, 비성수기인 방학기간에는 직원들 약 150명을 대상으로 운영하고 있다. 우리 연구원 식구들은 현재 약 73명이 이용하고 있다고.

그녀는 또, 구내식당의 아늑한 환경 조성을 위해 궁리하다가 음악을 틀기 시작했다. 격무에 시달리는 데, 근무시간 중 점심시간만이라도 여유롭고 즐거운 식사를 했으면 하는 바람으로 최신가요부터 팝이나 클래식까지 장르도 다양하게 골라서, 어떤 날은 날씨도 고려해 가며 음악을 틀고 있다. 박 영양사의 마음이 고스란히 전해져서 그런지 식당을 찾는 분들의 반응도 좋다.

그리고, 박윤희 영양사는 '최근 주변 학교 및 시설 급식소에서 식중독 사고가 빈번하게 발생해 걱정하는 분들도 있을 거라 생각하는데 인재개발원 구내식당은 지속적인 위생관리를 통해 식중독 및 위생 사고에 철저히 대비하면서 안전한 급식을 제공하고 있으니 안심하고 드셔도 된다'고 말했다. 박 영양사는 인재개발원 일을 그만하게 되면, 보



건직 공무원인만큼 식품 위생쪽에서 일하게 될 것 같다고 한다. 그쪽 일도 매력이 있을 것 같아서 영양사로 일한 경험을 토대로 열심히 일해 볼 생각이다.

마지막으로, 박 영양사는 구내식당을 찾아주는 연구원 사람들에게 고마운 마음을 전했다.

"항상 맛있게 식사해 주셔서 보람을 느끼고 있습니다. 그리고, 마주치면 잊지 않고, 눈인사라도 해주시는 연구원 분들에게 깊은 감사를 드립니다. 부족한 점이 많지만 앞으로도 식단구성부터 위생문제까지 다방면으로 노력하는 모습 보여드릴테니 즐겁게 식사하시고, 건강하시기 바랍니다".

■ interviewer·글 : 장순지(사무처 경영관리팀)

■ 사진 : 석종수(도시기반연구부 연구위원)

우리 연구원 사람들의 일용할(?) 양식을 책임지고 있는 인재개발원 영양사 박윤희씨 (30). 점심시간이면 구내식당에서 늘 만날 수 있는, 단정히 묶은 긴 머리에, 키가 크고, 늘씬해서 영양사 흰 가운이 더 잘 어울리는 아가씨다.

강화대로2_길의 끝에서 시작되는 길

:: SEARCH

검색

- 커버스토리
- 시정연구
- 도시정보
- News

▶ 지난호 보기

2012년 10월 호

▶ 웹진 구독신청하기



길이 끝난 곳 길의 끝에서 시작되는 길

글 / 김청수(도시인문학센터 센터장)
사진 / 석종수, 손동렬(도시기반연구부 연구위원)

강화대로의 연변에는 강화가 겪어 온 험난한 역사의 흔적이 곳곳에 남아 있다. 갑곶진과 초지진이 서세동점기 프랑스와 미국, 일본 제국의 침탈사를 보여주는 현장이다. 거슬러 올라가면 병자호란과 몽골침입기에도 조선과 고려는 영하를 사이에 두고 청나라와 원나라와 같은 대제국과 전쟁을 치렀다. 강화도가 변방에 대진란에 휘말릴 수 밖에 없었던 것은 한반도의 허리, 동야 지중해의 요충지에 위치하고 있었기 때문일 것이다.

강화대로가 강화 읍내를 지나 강화서문을 벗어나면 송해면 솔정리다. 송해면은 고려산 북사면과 드넓은 매립 평야로 이루어져 있다. 솔정리에서 조금 더 달리면 부근리이다. 부근삼거리를 지나면 왼쪽으로 진달래 축제로 유명한 고려산이다. 고려산 기슭에 강화하점지방산업단지가 자리하고 있다. 안타깝게도 하점지방산단에 입주한 공장들은 현재 대부분 조업중단 상태다. 오른쪽에 펼쳐진 초원 광장이 부근리 고인돌 공원이다. 부근리 고인돌 공원은 한 가운데 위치한 고인들이 사적 137호인 **강화지석묘**다.

도로가에는 지석묘로 추정되는 커다란 돌 하나가 비스듬히 서있다. 공원 건너편 솔밭에도 크고 작은 고인돌이 여러 개 남아 있다. 강화지석묘는 남한에 남아 있는 고인돌 가운데 가장 클 뿐만 아니라 오랜 세월의 풍상을 겪고서도 여전히 당당한 자태를 유지하고 있다. 고인돌은 청동기 시대의 유산임을 고려하면 적어도 2천년 동안 견디고 있는 것이다. 이 거대한 건조물 앞에 서면 온갖 의문이 꼬리를 물고 일어난다. 무슨 도구를 써서 저 큰 돌을 바위벼랑에서 떼내어 평지까지 운반해왔을까? 이 고인돌을 만들기 위해 동원된 사람은 얼마며, 시간은 얼마나 들었을까? 고인돌의 크기의 차이는 신분의 차이를 의미하는 걸까? 안내소에서 나눠준 설명서도 실은 여러 가설을 모아 정리한 것이다. 덮개돌에 새겨진 성혈(星穴)은 또 무엇인가? 칠성판의 기원인지 아니면 물인 사람의 이름을 대신한 부호인지 자못 궁금하다. 누가 전국의 고인돌에 새겨진 성혈을 모두 조사해가지고 본격적으로 연구해 보았으면 좋겠다. 그런데 남한에 남아 있는 고인돌이 3만기에 달한다니 보통 작업이 아니겠다. 그리고 보니 당장 강화에 있는 고인돌의 숫자를 보통 150여기로 추산하고 있지만 정확한 것은 아니라고 한다.



부근리에서 조금 더 달리면 48번국도 강화대로는 인화리 근처에서 끝난다. 교동도와 강화 본섬 사이의 해협이 가로 막고 있기 때문이다. 그런데 길이 '끝난' 곳에 새 길이 '시작' 되고 있다. 3km에 달하는 해협을 가로지르는 다리 공사가 한창이다. 교각은 이미 세워졌고 상판을 올려놓고 있는 중이다. 교각 위에 상판을 올려놓은 거대한 크레인의 움직임을 보면서 고인돌을 만드는 청동기인들의 모습이 저랬거니 상상해본다. 교동대교가 완공되면 연장도로도 48번 국도가 될 공산이 크고 강화대로라는 명칭도 그대로 사용하는 것이 자연스러울 것이다.

해가 바뀌면 강화와 다리로 이어질 교동도는 고려와 조선 왕실의 유배지였다. 고려시대에는 21대 희종이 1211년 폐위되어 교동으로 유배 왔다가 용유도 등지로 이배되다가 결국 1237년 병사하여 강화 양도면 진강산에 묻혔다. 석능이 바로 희종의 묘다. 조선시대에는 세종대왕의 3남인 안평대군이 수양대군의 반정 이후에 유배되었다가 사사(賜死)되었다. 중종반정으로 폐위된 연산군도 교동에 유배(幽閉)되었다가 몇 달이 못돼 역병으로 죽었다. 광해군 때는 광해군의 친형인 임해군과 아들 능창대군이 교동으로 유배되었다가 살해된 바 있다. 강화도가 이민족의 침입에 맞서 싸우느라 피흘린 곳이라면 교동도는 왕권을 놓고 다툰 왕족의 피로 얼룩진 비극적 역사를 안고 있다.

강화도에 이어 교동도가 연륙(連陸)되면 섬의 풍경도 급격히 바뀔 것이다. 바닷가 풍광이 좋은 언덕에는 어김없이 그만그만한 펜션들이 선착장 주변에는 숙박업소와 횃집들이 들어설 것이다. 땅값은 오르겠지만 옛 풍습은 찾을 길 없게 될 것이다. 과연 길이 사람들에게 가져다주는 것은 무엇일까?

다시 차를 돌려 돌아오는 길에 '강화 동로'를 따라 내려오며 갑곶진과 광성보, 초지진을 다시 둘러보기로 했다. 강화동로의 진지들은 서세동점기 우리민족이 겪어야 했던 시련의 현장이다. 병인양요와 신미양요가 그것이다.

병인양요(丙寅洋擾)는 1866년(고종 3년) 프랑스가 대원군의 천주교 탄압을 구실로 조선의 문호를 개방시키고자 강화도를 침범함으로써 일어난 사건이다. 1866년 1월초 대원군은 **쇄국양이** 정책의 하나로 천주교 금압령을 내리고, 9명의 프랑스 신부와 수천 명의 조선인 천주교도를 처형했다. 이때 탄압을 피하여 탈출했던 3명의 프랑스 신부 가운데 리데이 7월 청나라에 테제(德濟)로 탁초래 프랑스이 그도 하대 사려과 로 오즈게 쳐조급 타아 사신은 알리고 이에

대한 보복을 요구했다. 이 사건은 1846년, 1847년 2차례 조선을 침략했다가 실패했던 프랑스에게 좋은 구실이 되었는데, 프랑스의 실제 속셈은 무력으로 조선의 문호를 개방하고 불평등한 통상조약을 맺는 데 있었다. 리델의 보고와 보복 요청을 받은 주종 공사 뮐로네는 "조선 국왕이 우리 불행한 동포에게 박해를 가한 그날은 조선 왕조의 최후의 날이다"라고 단언하면서 로즈 제독에게 조선 침략을 명령했다. 로즈함대는 강화도를 점령하고, 일부는 서울까지 쳐들어왔으나 문수산성과 정족산성에서 한성근, 양원수 부대에 패하여 한 달 만에 물러갔다. 병인양요는 조선이 서양세력과 치른 가진 최초의 전투였다.

신미양요는 고종 8년(1871년) 4월 24일 미국의 아시아 함대 사령관 로저스가 5척의 전함과 1,230명의 병력을 이끌고 1866년 평양에서 발생한 <제너럴셔먼호 사건>에 대해 항의하고 조선과의 통상을 체결하려는 목적으로 강화해협에 접근하면서 벌어진 전투이다. 미국의 아시아함대는 1871년 5월 초, 일본 나가사키 항에 집결하여 보름동안 해상기동훈련을 실시했다. 함대는 기함 콜로라도와 4척의 전함(알래스카, 베네치아, 모노카시, 팔로스)로 구성되었으며, 총 1,230명의 수병 및 해병이 배치되었다. 5월 16일 나가사키항을 출발하여 5월 19일에 남양만에 도착한 함대는 탐측함대를 파견하여 수로를 조사하면서 북상하여 5월 30일 작약도 근해에 정박하여 강화도 전투를 위한 최종적 준비를 마치고 전투에 돌입했다. 로저스는 초지진(草芝鎭)에 상륙하여 포대를 점령한 다음 다시 북진하여 광성진(廣城鎭)을 공격하였다.

백병전까지 포함되었던 이 싸움은 대단히 치열하여 아군은 중군(中軍) 어재연(魚在淵) 장군을 비롯한 병사 53명이 전사했다. 미군 측도 매키(McKee) 해군 중위 이하 3명이 전사, 10여 명이 부상당했다. 아군이 완전히 궤멸된 것은 아니었다. 이튿날 청사(淸使) 이영(李滢)이 초지진을 아습하여 미군 선박을 공격하자, 미국 측도 더 이상의 공격을 중단하고 5월 16일(양력 7월 3일) 40여 일 만에 불법 침입한 우리 해역에서 물러갔다. 초지진의 성벽과 소나무에는 당시의 포탄흔이 선명하게 남아 있다. 지금 남아 있는 탄흔은 미해군이 초지진을 공격할 때 쏜 것일까? 아니면 이영 첨사가 아습하여 탈환전을 펼칠 때 아군이 쏜 것일까? 탄착점을 보면 사격지점이 바다 쪽이 아니기 때문에 아군이 쏜 것일 수도 있겠다.

신미양요 당시 미해군은 강화도 광성보(廣城堡) 전투에서 어재연 장군의 군기인 수자기(帥字旗)를 전리품으로 노획해갔다. 이 수자기는 미국 메릴랜드주 애나폴리스 해군사관학교 박물관에 소장돼 오다 신미양요 발발 136년 만인 1911년 10월, 장기 대여 형식으로 돌아온 것이다. 130년전 강탈당한 유산을 주인이 사정사정해서 빌린 셈이다.





강화도 길상면에 위치한 **온돌집**은 '이 후미진 골목에 과연 식당이 있을까?' 싶은 생각이 드는 외관도 허름하고, 영업을 하는지 안하는지도 사실 분간이 가지 않는 곳에 있다. 그럼에도 불구하고 묘한 포스와 장인(?)의 스타일이 느껴진다.

온돌집은 테이블 없이 방 몇 개가 전부이고, 메뉴판도 걸려 있지 않다. 지역에서야 소문난 맛집이겠으나, 보통 사람들은 알 수가 없는 숨겨진 맛집인 셈이다. 메뉴판도 없으니 미리 예약을 하고 이용해야 하는 식당이다. 이를테면 조금 빨리 예약해서 예약하는 당사자가 "닭볶음탕 되나요?", "오늘은 무슨 요리가 돼요?" 라고 물어보고, 그때 그때 좋은 식재료나 제철 음식으로 요리를 해주거나 손님이 요구하는 요리를 해주는 방식이다. **온돌집**만의 물(?)을 모르고 찾아간 우리 일행은 비교적 한가한 월요일 점심시간이라는 점 때문에, 예약 없이도 식사를 할 수 있었다. 위풍당당한 포스가 느껴지는 주인아주머니의 '오늘의 추천메뉴'는 병어조림과 제육볶음. 주인아주머니는 선선히 주문을 권하고, 또 받으신다. 우리는 단체석 같은 기다란 방에 앉아 식사를 기다렸다. 먼저 들어온 밀반찬들은 다른 식당의 종류들과 별반 다를 것이 없다. 그런데 정말 맛있다. 황태채 볶음, 멸치볶음, 고구마줄거리볶음, 고춧잎나물무침, 표고버섯볶음, 무생채나물, 오징어볶음, 깻잎지, 김치가 차려졌는데, 일일이 열거를 안 할 수 없을 만큼 하나하나 손이 간다. 일반 가정에서도 쉽게 해먹는 반찬이지만, 감칠맛이 다르다. 조미료 맛이 나지 않으면서도 간도 적당하고 저마다 식재료의 맛이 살아있다. 그래서 메인 메뉴 없이 밥 한 그릇이 쉽게 비워지는데, 밥도 주문하는 즉시 지어주는 솜씨로 나온다. 뜨겁고 윤기 흐르는 강화 섬쌀밥에 흑미와 조를 더해 밥맛이 더 좋고, 주인아주머니는 든든히 많이 먹으라며 밥을 아예 술 채 놓고 가신다.





제육볶음(3만원)은 신선하고 질 좋은 삼겹살을 썼고, 대파와 양파, 마늘 등 일반적인 재료들이 들어가 있는데, 별다른 재료 없이도 고기가 좋아서 그런지 이 집만의 특제 양념을 썼는지 텅텅하지 않고, 매콤 달콤하게 맛있다. 돼지고기 누린내도 전혀 나지 않아서 양념만으로 밥을 비벼 먹거나 쌈을 싸서 먹어도 맛이 그만이다. 병어조림은 고급 생선답게 고가의 몸값(소 4만원/대 6만원)을 자랑하지만, 알까지 들어찬 병어는 잔가시가 없고 살이 연한데다 맛이 담백하다. 게다가 살이 도톰해 먹기도 수월하다. 무가 들어가 시원하고, 칼칼하면서도 달큰한 국물 맛이 강화의 고향 막걸리를 부른다.



이 밖에 등갈비찜(소 3만원/대 5만원)도 추천 메뉴라고 한다. 감탄사를 연발하며, 기본 밥 두 그릇에 구수한 누룽지까지 거뜬히 소화한 일행은 배가 불러오니 비로소 눈에 띄는 벽면의 활자를 주목하게 됐다. 수려한 글씨체로 쓰인 지관스님의 '사세(辭世)를 앞두고'라는 임종계. 송영길 인천시장이 **온돌집**을 방문에 남긴 자취였다. 송 시장님이 올 초 입적한 지관스님의 극락왕생을 기원하며 적어놓은 듯했다. 주인아주머니는 '송 시장님이 우리 집에 자주 오신다.며 자랑하셨다.

無常肉身開蓮化於娑婆
幻化空身顯法身於寂滅
八十年前張是我
八十年後我是張
智海 弘忍 總編
무상한 육신으로 연꽃은 수파의에서 화현-
화해의 빈으로 법신을 현현의 도현이네
팔십년전엔 내가 바로 나리더나
팔십년후엔 내가 바로 고이여다!
2012. 4. 2. 汝地第二印多印一
黃海 張永忠

온돌집은 여러모로 스토리가 있는 고수의 맛집임에 틀림 없는 듯하다. 다음에는 꼭 미리 예약해서, 주인아주머니가 강추한 등갈비찜을 먹어봐야겠다는 생각이 들었다. 갓 지은 찰진 밥과 감칠맛 나는 밀반찬으로도 다시 찾고 싶은 식당이라는 점이 깊은 내공을 입증하는 것 같다. 또한 **온돌집**이 있는 골목에는 '돼지'그림이 그려진 '돼지'다방도 있다. 무슨 깊은 뜻이 있어서 웃고 있는 돼지 그림이 걸려있는데도 돼지 다방이라 이름지은건지, 마담(?)에게 물어보고 사라져가는 다방 커피 한잔해도 '추억 만들기'에 괜찮은 코스가 될 것 같다.

*주소 : 인천광역시 강화군 길상면 온수리 514-2 *전화번호 : 032-937-3003





강화대로의 연변에는 강화가 겪어 온 험난한 역사의 흔적이 곳곳에 남아 있다. 갑곶진과 초지진이 서세동점기 프랑스와 미국, 일본 제국의 침탈사를 보여주는 현장이다. 거슬러 올라가면 병자호란과 몽골침입기에도 조선과 고려는 염하를 사이에 두고 청나라와 원나라와 같은 대제국과 전쟁을 치렀다. 강화도 번번히 대전란에 휘말릴 수 없었던 것은 한반도의 허리, 동아시아의 요충지에 위치하고 있었기 때문일 것이다.

:: SEARCH

검색

- 커버스토리
- 시정연구
- 도시정보
- News

▶ 지난호 보기

2012년 10월 호 ▾

▶ 웹진 구독신청하기

자연과 공존하는 도시, 아오모리



이 소 영 (도시기반연구부 초빙연구원)

아오모리 현은 세계자연유산 '시라카미 산지'가 있고, 조몬시대의 사적 '산나야마루야마 유적'과 벚꽃 명소로 유명한 '히로사키공원', 경승지 '도와다코 호수', '핫코다산', '호토케가우라' 등 다양한 문화와 웅대한 자연으로 둘러싸인 일본의 혼슈 최북단의 현으로서 남서쪽은 아키타 현, 남동쪽은 이와테 현이 있으며, 북쪽의 쓰가루 해협 건너편에는 홋카이도가 있으며 해저터널인 세이칸 터널로 연결되어 있다.

사계절의 변화가 뚜렷하여, 언제 · 어디를 가더라도 그곳만의 특색이 있는 '축제'와 '역사적 건조물', '사계절의 아름다운 자연'과, 이러한 특색을 살린 '관광과 레저' 등을 마음껏 즐길 수 있다.

일본 사과수확량의 반 이상을 차지하는 아오모리 현은 전국 제일의 사과 생산지 및 시기에 따라 부사, 츠가루, 홍옥 등 다양한 사과가 수확된다. 히로사키 시의 사과밭을 지나가는 애플로드, 사과꽃이 만발한 봄과 사과가 영그는 가을에는 최고의 드라이브코스가 되며, 도호쿠 지방의 다른 지역들처럼 농업, 임업, 어업과 같은 전통 산업이 여전히 우세하다.

열정 가득한 축제의 도시

아오모리현의 대표적인 축제로는 네부타축제가 있다. 도호쿠 3대 축제의 하나로, 이제는 일본을 대표하는 불축제. 매년 8월 2일~7일의 일정으로 개최되는 아오모리 네부타축제는 20여 개의 대형 네부타가 등장해 약 3.1km의 코스를 2일~6일에는 밤, 마지막 날인 7일에는 낮에 운행되며 정식 복장을 차려입으면 누구나 참가할 수 있다. 1980년에 국가 '중요무형 민속문화제'로 지정되었다. 아오모리현의 절경과 네부타축제는 현재 방영중인 KBS2 수목드라마 '착한남자'의 한 장면으로 촬영되면서 많은 네티즌들이 궁금증을 자아내고 일본의 새로운 관광지로 급부상하기 시작했다.



보행자를 위한 도시

또한 아오모리현은 생활도로지구가 설치되어 있는 도시로서 속도제한표시를 설치하고 과속방지턱, 굴곡도로 등으로 차의 속도를 저감시켜 차보다 보행자와 자전거가 우선시 되는 생활도로를 형성하였으며 무전주화, 연도녹화, 배리어프리(무장애지구)화를 통해 쾌적한 생활환경을 조성하였다. 아오모리현 내 하치노헤시 무이카마치 지구와 아오모리시 쿠스시 · 셋가리 지구에는 보행자 중심의

커뮤니케이션 존과 연석의 높이차를 이용한 턱낮추기 등으로 개선하고, 도로 가장자리의 배수구 정비 및 전신주 재설치 등을 통해 보차공존도로 내 보도 넓이를 확보함으로써 보행자가 걷기 좋은 도로, 자전거 이용이 편리한 도로로 재탄생되었다.

현재 관내 보행자도로 및 자전거도로는 보도 및 관리상태가 좋지 않아 본래 기능을 수행하지 못하고 있는데, 보행자 및 자전거도로 정비 시 생활도로지구 사업을 참고한다면 교통안전 확보뿐만 아니라 지역 공동체 재생 등 다양한 목적을 달성할 수 있을 것으로 판단되며, 앞으로 인천시가 보행자 천국의 도시가 될 수 있도록 기원해본다.



▲보행자와 자전거이용자를 위한 보도 정비



▲커뮤니케이션 존 내 컬러 포장 설치

아오모리 현은 세계자연유산 '시라카미 산지'가 있고, 조몬시대의 사적 '산나이마루야마 유적'과 벚꽃 명소로 유명한 '히로사키공원', 경승지 '도와다코 호수', '하코다산', '호토게가우라' 등 다양한 문화와 웅대한 자연으로 둘러싸인 일본의 혼슈 최북단의 현으로서 남서쪽은 아키타 현, 남동쪽은 이와테 현이 있으며, 북쪽의 쓰가루 해협 건너편에는 홋카이도가 있으며 해저터널인 세이칸 터널로 연결되어 있다.

:: SEARCH

검색

- 커버스토리
- 시정연구
- 도시정보
- News

▶ 지난호 보기

2012년 10월 호

▶ 웹진 구독신청하기

인천광역시 장애인콜택시 운행 개선 방안

도시기반연구부 연구위원 석종수

장애인들의 이동편의를 증진하기 위해 인천시에는 150대의 장애인콜택시가 운행하고 있다. 전국에서 가장 모범적이라고 평가되고 있는 인천시 장애인콜택시가 지금보다 효율적으로 운영될 수 있는 방안을 찾기 위해 이 연구는 수행되었다.

이를 위해서 장애인콜택시 운영 상태를 분석하기 위해 장애인콜택시 콜센터의 전산자료를 분석하였으며, 이용자들의 요구사항을 파악하기 위해 장애인들과 운전 봉사원들의 의견을 취합하였다.

장애인콜택시를 이용하는 이용자의 71.6%가 장애인콜택시의 전반적인 서비스에 대해 만족하거나 매우 만족하고 있고, 전체 응답자의 82.6%가 주변의 장애인에게 장애인콜택시의 이용을 권유할 의사가 있다고 응답했다. 예약에 성공할 때까지 콜센터에 전화한 회수와 만족도 간에는 유의도 1%에서 양의 상관관계를 보이고 있어 예약이 될 때까지 전화를 적게 할수록 만족도가 높다고 할 수 있다. 대기시간과 만족도 간에도 유의도 1%에서 양의 상관관계가 있어 대기시간이 길수록 만족도가 낮아진다고 할 수 있다. 따라서 장애인콜택시의 서비스 수준을 높이기 위해서는 예약을 위해 전화를 걸어야 하는 회수와 예약 후에 대기하는 시간을 줄여야 한다.

장애인콜택시의 대기시간을 단축하기 위해서는 차량의 정밀한 분산 배치가 필요하다. 장애인콜택시의 이용 지역이 특정 지역에 집중되기 때문에 이들 지역에는 적절한 차량 수가 항상 대기할 수 있도록 미리 차량을 배치해야 한다. 현재 각 구별 이용 수요를 바탕으로 각 구청을 차고지로 하여 장애인콜택시를 분산배치하고 있지만, 면적이 넓은 자치구에서는 구청에서 수요지까지 거리가 먼 경우가 있어 효과가 크지 않다. 따라서 행정동 단위로 수요를 분석하여 수요에 적절히 대처할 수 있는 곳에 차량을 배치할 필요가 있다.

장애인콜택시 호출 수요가 많은 행정동을 중심으로 차량을 분산 배치하기 위해서는 차량이 대기할 수 있는 공간이 있어야 한다. 차량이 대기할 수 있는 공간이 갖추어져야 하는 조건을 만족하는 곳은 인천광역시 시설관리공단에서 관리하는 공영 주차장과 각 구군의 시설관리공단에서 관리하는 공영 주차장들이다. 장애인콜택시 호출건수가 많은 행정동에 공영 주차장이 있는 경우에는 해당 공영 주차장을 이용하고, 그렇지 않은 경우에는 가장 근접한 행정동에 있는 공영 주차장을 이용하도록 배치한다.

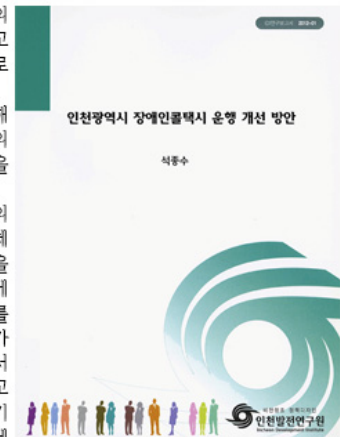
현재 인천교통공사에서는 심야시간대에 3대의 차량만을 운행하고 있으나, 심야시간의 평균 대기시간이 대체로 30분을 넘고 있다. 따라서 야간시간대에 일률적으로 차량을 배치하기보다 대기시간을 고려하여 탄력적으로 차량을 배치할 필요가 있다. 야간 근무 조를 2개 조로 편성하여 평균 대기시간이 30분이 넘는 시간대는 2개조가 동시에 근무를 하도록 하여 7대의 차량을 배치하고, 평균 대기시간이 30분 미만인 시간대에는 한 개 조 4대의 차량을 배치하여 심야시간대의 이용객 대기시간을 줄여야 한다.

특정한 장소에서 특정한 곳으로 또는 유사한 곳으로 가는 승객들의 합승을 유도하여 장애인콜택시 운행의 효율성을 높일 필요가 있다. 인천교통공사에서는 2012년 5월부터 □동승 콜□제도와 □한마음 콜□제도를 운영하고 있다. 두 제도는 제한된 차량대수로 동시에 여러 승객을 수송할 수 있어 매우 효과적인 방법이다. 따라서 이 제도가 활성화 되면 이용수요가 집중된 경로에서 승객의 대기시간을 줄일 수 있기 때문에, 이 제도의 홍보를 강화하여 많이 이용될 수 있도록 해야 한다.

인천광역시 장애인콜택시 이용자 중 휠체어를 이용하는 승객의 비율이 46.1%로 전체 이용자의 절반에 못 미치고 있기 때문에 차량을 증차할 때 법정 요구대수만큼은 특정차량으로 확충하고, 추가로 도입하는 장애인콜택시는 일반 택시를 활용하는 것이 바람직하다. 장애인콜택시 이용자들도 장애인콜택시로 일반택시를 활용하는 방안에 대해 82.5%가 찬성하고 있다. 이 방안에 대해 휠체어를 이용하는 사람들이 휠체어를 이용하지 않는 사람들에 비해 반대하는 의견의 비율이 더 높기는 하지만, 휠체어를 이용하고 있는 사람들도 74.6%가 찬성을 하고 있다.

이밖에도 장애인콜택시 이용 수요를 분산하기 위해 장애인복지회관 셔틀버스의 운행 온선과 운행시간대를 조정하거나 장애인심부름센터의 차량을 장애인콜센터와 통합하여 운행하는 방안 등이 필요하다. 나아가 장애인들의 이동 욕구가 인천시뿐 아니라 인접 도시까지 가기를 원하고 있기 때문에 인접한 부천, 시흥, 김포 등과 통합 운영하는 방안도 강구해야 한다.

장애인들의 이동편의를 증진하기 위해 인천시에는 150대의 장애인콜택시가 운행하고 있다. 전국에서 가장 모범적이라고 평가되고 있는 인천시 장애인콜택시가 지금보다 효율적으로 운영될 수 있는 방안을 찾기 위해 이 연구는 수행되었다.



SEARCH

검색

- 커버스토리
- 시정연구
- 도시정보
- News

지나호 보기

2012년 10월 호

웹진 구독신청하기

지표로 보는 인천 장애인콜택시

지표로 보는 인천 장애인콜택시



도시기반연구부 초빙책임연구원 김영률

장애인콜택시

장애인콜택시는 교통약자의 이동편의 증진법 제5조에 의해 장애인의 이동편의를 제공하기 위해 지방자치단체에서 운영하는 특별교통수단(Special Transportation System)이다. 특별교통수단은 장애인복지법에 의해 등록된 1,2급 장애인 200명당 한대를 운행하도록 되어 있으며, 이용자격을 다음과 같이 한정하고 있다.

최근에 실시한 장애인콜택시 이용자를 대상으로 한 설문조사에서 이용자들의 만족도는 대체로 높게 나왔다. 그러나 장애인콜택시를 이용하기 위해서는 반드시 사전에 예약을 해야하고, 이용하고자 하는 장애인의 수에 비해 운행하는 차량이 부족하기 때문에 예약된 시간에 맞춰 이용하기 어려운 점이 있다.

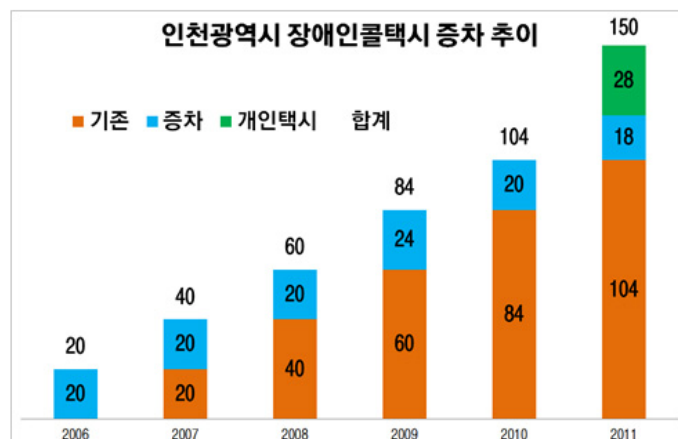
외국에서는 1960년 스웨덴에서 장애인을 위한 STS를 운행하기 시작한 이후 캐나다, 독일, 프랑스 등 많은 국가들에서 장애인을 위한 STS를 여러가지 형태로 운행하고 있다. STS는 기본적으로 활동에 제약이 있는 장애인을 서비스 대상으로 하기 때문에 Door-to-Door 서비스를 원칙으로 한다. 그러나 장애 정도가 심하지 않은 경우 장애인들은 어느 정도 보행이 가능하기 때문에 노선형 STS를 이용하는 것도 가능하다. STS는 Door-to-Door 방식과 고정된 노선을 가지고 정해진 시간에 운행하는 방식으로 분류할 수 있다. 또한 Door-to-Door형은 개인형과 합승형으로 구분할 수 있다.

영국 런던의 'Dial-a-Ride', 스웨덴의 STS 등은 중도 장애인들을 대상으로 Door-to-Door 서비스를 제공하는 것이며, 스웨덴의 'Service Root Bus'나 런던에서 운행하는 'Station Link', 런던에서 주말에만 운행하는 'Mobility-Bus' 등이 정해진 노선을 정해진 시간에 운행하는 방식이다.

연도	국가	도시	STS 명칭
1960	Sweden	all over the country	Special Transportation Service
1961			
1962			
1963			
1964			
1965			
1966			
1967			
1968			
1969			
1970			
1971			
1972			
1973			
1974			
1975	Canada	Toronto	Wheel-Trans
1976			
1977			
1978			
1979	Germany	Berlin	Telebus
1980	France	Lyon	Optibus
1981	Canada	Vancouver	Handy-Dart
1982			
1983	Sweden	Boras	Service root bus
1984	UK	London	Dial-a-Ride
1985			
1986			
1987			
1988	UK	London	Mobility Bus, Station-Link
1989			
1990			
1991			
1992			
1993	USA	New York	Access-a-Ride
1994		Washington	MetroAccess

인천시의 장애인콜택시 증가 추이

인천시에서는 2006년 6월 20대의 차량으로 장애인콜택시를 운행하기 시작한 이후 매년 20대 이상씩 꾸준히 증가하여 2012년 현재 150대의 장애인콜택시를 운행하고 있다. 1,2급 등록 장애인 숫자 대비 장애인콜택시 확보 비율이 전국 최고 수준이다.

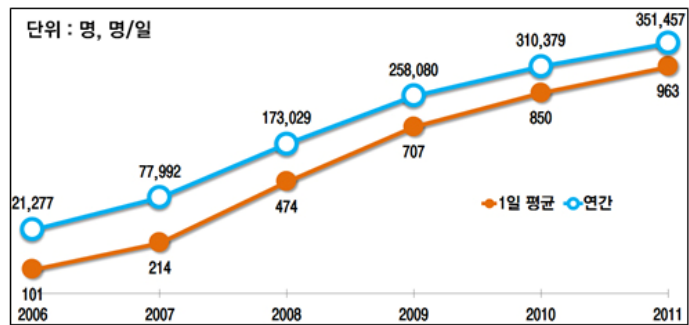


인천광역시 장애인콜택시 이용자 증가 추이

인천시의 장애인콜택시 이용객은 운행 첫해인 2006년에 2만 1,277명이 이용한 후에 꾸준히 증가하여

2011년에는 운행 첫해의 약 16.5배인 35만 1,457명이 이용하여 연평균 75.2%의 증가율을 보이고 있다.

인천광역시 장애인콜택시 이용자 증가 추이



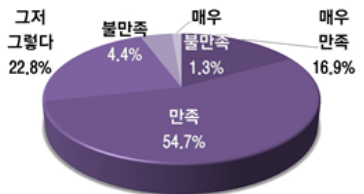
인천광역시 장애인콜택시 이용자 만족도

장애인콜택시 이용자들을 상대로 한 설문조사에서 만족도는 높게 나타났다. 응답자의 71.6%가 만족하거나 매우 만족하고 있고, 5.7%만이 불만족하거나 매우 불만족하고 있다. 그럼에도 불구하고 절반 이상의 이용자들이 장애인콜택시를 예약하기 위해 평균 4번 이상 전화를 해야 하고, 차량이 예약된 시간보다 늦게 도착하는 경우가 많다는 생각을 가지고 있다.

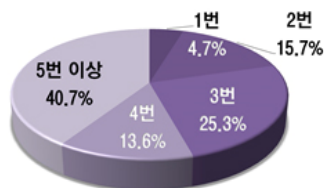
실제로 인천교통공사의 장애인콜택시 운행 전산자료를 분석해 보면 장애인콜택시 이용자들의 평균 대기시간은 28.4분으로 분석되고 있다. 검단2동, 검단3동 등 특정 동에서는 평균 대기시간이 1시간을 넘는 곳도 있다.

이러한 문제는 장애인콜택시가 특정 지역으로 편중되어 운행되는 경우가 많아 발생하는 것으로 분석된다. 따라서 장애인콜택시의 비용 만족도를 더 높이기 위해서는 장애인들의 콜택시 대기시간을 줄이기 위한 노력이 필요하다.

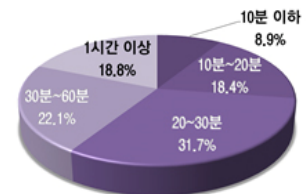
장애인콜택시 이용자의 만족도



예약 성공을 위한 평균 전화 횟수



예약시간 후 평균 지체시간



장애인콜택시는 교통약자의 이동편의 증진법 제5조에 의해 장애인의 이동편의를 제공하기 위해 지방자치단체에서 운영하는 특별교통수단(Special Transportation System)이다. 특별교통수단은 장애인복지법에 의해 등록된 1,2급 장애인 200명당 한대를 운행하도록 되어 있으며, 이용자격을 다음과 같이 한정하고 있다.