

장애인의 특별교통수단 만족도가 장애수용과 삶의 질에 미치는 영향

고관우¹, 황경수^{1*}
¹제주대학교 행정학과

A Study on Effect of Special Transportation System of Disabled Person on Acceptance of Disability and Quality of Life.

Kwan-Woo Ko¹ and Kyung-Soo Hwang^{1*}

¹Department of Public Administration, Jeju National University

요 약 본 연구는 특별교통수단을 이용하고 있는 장애인들의 만족도와 장애인들의 장애수용과 삶의 질에 어떠한 영향을 미치는지 살펴보기 위한 조사연구이다. 이를 위해 제주특별자치도 교통약자이동지원센터의 차량을 이용하는 장애인을 대상으로 설문조사하였으며, 최종분석에는 총81부가 사용되었다. 수집된 자료는 SPSS 18.0을 이용하여, 기술통계 및 다중회귀분석을 실시하였다. 분석결과, 특별교통수단을 이용하는 이유로 휠체어 리프트 차량이라는 응답이 제일 많았으며, 특별교통수단 만족도의 수준에서도 휠체어와 관련된 안전성이 가장 높았다. 반면 이용절차와 관련된 편리성은 만족도가 가장 낮았다. 특별교통수단 만족도 중 안전성이 높을수록 삶의 질(만족감과 의식주)에 긍정적인 영향을 미치는 것으로 확인되었다. 따라서 장애인의 특별교통수단 만족도를 높이고 장애인의 삶의 질을 향상시키기 위해 이동권 확보를 위한 휠체어 리프트 차량 추가 지원과 안전 운행 및 이용절차의 개선이 필요하다.

Abstract It is a research study to look at the satisfaction of disabled persons are using a specific transportation system, and displays to see what effect the quality of life and the acceptance of disability. The survey of disabled persons in a moving vehicle assistance support Jeju vulnerable road users, using the final 81. Analysis, STS reason to use that vehicle wheelchair lift is the most common response, STS safety-related satisfaction was highest in the wheelchair. However, satisfaction of convenience associated with the use of the procedure was the lowest. The more stable satisfaction of STS is high, a positive impact on the quality of life(satisfaction and the food, clothing and housing)was confirmed. Therefore, in order to increase the satisfaction of STS and to improve the quality of life, it is necessary to improve the utilization procedures and safe operations and additional support of the wheelchair lift car to ensure rights of mobility.

Key Words : Acceptance of Disability, Disabled Persons, Special Transportation System(STS), Quality of Life

1. 서론

개인적 차원의 장애인식이 인간과 환경의 상호작용의 결과물이라는 시각에서 장애를 이해하고자하는 사회적 모델로 변화[1]하면서 장애인의 사회참여, 사회적 삶의 통합을 지향하는 방향으로 장애인 복지 패러다임은 변화

했다[2]. 하지만 장애인들에게 있어 이동이 자유롭지 못하다는 것은 장애가 사회적 생활을 방해하여 사회적 존재로서의 가치를 정상적으로 찾을 수 없게 한다. 결국 사회적 참여를 하지 않는 사람은 사회의 거부를 받을 수 있고, 사회 거부는 사회적 고립을 가져오게 된다. 즉, 장애를 입었을 때 본인이 그러한 장애현실을 어떻게 받아들

*Corresponding Author: Kyung-Soo Hwang(Jeju National Univ.)

Tel: +82-64-754-2971 email: kshwang@jejunu.ac.kr

Received Decembe 24, 2013

Revised(1st January 10, 2014, 2nd February 6, 2014)

Accepted April 10, 2014

이는 가와 관련되는 사항으로 자신의 장애에 대한 수용 여부가 ‘장애의 심리적 극복’을 의미한다[3,4].

장애인에게 적합하지 않은 물리적 환경은 장애인의 사회통합을 가로막는 가장 기본적인 직접적 원인[5]으로 백은령[6]은 장애인이 사회적 지지와 물리적 환경을 편리하게 느낄수록 삶의 질 정도가 높다고 하였으며, 서은경[7]은 장애인이 보다 높은 수준의 삶의 질을 유지하기 위해서는 소득보장과 더불어 사회에서의 접근 가능성이 확보되어야 한다고 주장하였다. 따라서 장애인이 사회적 존재로서 능동적으로 사회에 참여하는 진정한 사회통합을 위해서는 장애인이 사회생활을 영위하는데 있어 방해가 되는 물리적 요소의 제거가 우선시 되어야 하며, 이는 곧 장애의 심리적 극복을 통한 장애인의 삶의 질 향상으로 이어진다.

장애인의 접근성(accessibility)을 권리로서 처음으로 구체화한 것은 1993년 개최된 세계인권대회의 「비엔나 선언 및 행동계획」 선언문에 포함되어면서 장애인의 접근권과 장애인의 접근권 보장에 대한 사회적 책임을 공식적으로 제시하였다[8]. 우리나라의 경우도 「장애인복지법」 제4조와 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진보장에 관한 법률」 제4조 등에서 장애인의 권리로서 접근권을 명시하고 있다.

장애인의 이동권 및 접근권 확보를 위한 수단으로 장애인 편의시설이라는 용어가 1981년 「심신장애자 복지법」에 최초로 규정되면서 법적 근거가 마련되었고, 장애인 교통과 관련하여 1984년 「맹인심부름센터」가 개관하여 시각장애인을 위한 교통서비스를 제공함으로써 최초의 장애인 특별교통서비스 개념이 도입되었다. 이후 유니버설 디자인 개념의 확산과 더불어 도로와 교통수단 및 교통관련시설에 대한 본격적인 편의제공을 위한 별도의 법으로 2005년 1월 기존의 「장애인·노인·임산부 등의 편의 증진보장에 관한 법률」 중 여객시설과 도로에 관한 이동편의시설 규정을 강화하고, 교통수단, 특별교통수단, 보행환경 등의 내용을 새롭게 규정한 「교통약자의 이동 편의증진법」이 제정되어 2006년 1월28일부터 시행되었다. 동법 제2조에서 교통약자를 ‘장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 자, 어린이 등 생활을 영위함에 있어 이동에 불편을 느끼는 자’로 규정하고 있으며, 제16조에서는 교통약자들의 이동권을 보장하기 위해 국가나 지방자치단체가 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동을 지원하기 위하여 휠체어 탑승설비 등을 장착한

차량, 즉 특별교통수단을 도입·운영하여야 한다고 명시하고 있다.

특별교통수단(STS: Special Transportation System)을 도입하는 것은 교통약자의 이동권을 보장하기 위한 매우 필요한 사업이다. 특히 장애인의 경우 신체적 장애로 인하여 거동이나 이동에 불편을 느끼는 사람으로서 일반적이고 보편적인 교통수단의 이용이 어렵기 때문에 특별교통수단이 장애인 이동권의 보장을 위한 중요한 수단이 되고 있다. 그러나 교통약자를 위한 특별교통수단은 비교적 최근의 사회적 관심에서 시작된 것으로 기존 연구들은 주로 제도 도입과 개선을 위한 정책제언 연구와 실태조사[9-14] 수준으로 대부분 실질적 이용대상자인 장애인들에게 특별교통수단이 어떠한 효과가 있는지 살펴본 연구는 미비한 실정이다. 따라서 본 연구는 사회적 존재로서 이동권을 보장하고 장애인이 적극적으로 사회활동에 참여할 수 있도록 원조하는 수단인 특별교통수단이 장애인들의 장애수용과 삶의 질에 어떠한 영향을 미치는지 살펴보았다.

2. 연구대상 및 방법

2.1 연구설계

본 연구는 특별교통수단을 실제 이용하고 있는 장애인들의 만족도와 특별교통수단이 장애수용과 삶의 질에 어떠한 영향을 미치는지 살펴보기 위한 조사연구이다.

2.2 연구대상 및 자료수집 방법

본 연구의 대상자는 제주특별자치도 교통약자 이동지원센터의 특별교통이동지원차량(연중무휴 사전 예약제로 운영)을 실제 이용하고 있는 장애인을 대상으로 편의 표집방법으로 추출하였다.

자료수집기간은 2013년 11월4일부터 16일까지였으며, 1대1 면접조사로 본 연구자와 교육원 연구보조원이 직접 특별교통이동지원차량에 동승하여 설문조사를 하거나 주요 이동경로인 도내 A장애인복지관과 B병원에서 특별교통이동지원차량을 이용하고 있는 장애인들에게 연구의 목적을 설명하고 조사하였다. 총90명이 설문에 응답하였으며 그 중 주요 문항에 응답이 누락되거나 분석에 적절하지 않다고 판단되는 9부를 제외하여 최종 분석에 총81부가 사용되었다. 조사대상자의 일반적 특성은 Table 1과 같다.

[Table 1] General Characteristics of Answerer (N=81)

Charateristics		Persons(%)
Age	~29	3(3.7)
	30~39	8(9.9)
	40~49	18(22.2)
	50~59	29(35.8)
	60~	23(28.4)
Gender	Male	39(48.1)
	Female	42(51.9)
Type of Disability	Brain Lesions	32(39.5)
	Physically	49(60.5)
Level of Disability	1	44(54.3)
	2	37(45.7)

2.3 연구도구

본 연구의 설문구성은 조사대상자의 일반적 특성과 특별교통수단 이용특성 및 특별교통수단 만족도, 장애수용, 삶의 질 척도로 구성되었으며, 5점 척도로 측정하였다.

2.3.1 특별교통수단 만족도

남경성[11]이 특별교통수단 도입방안을 위해 구성한 설문지를 기초로 교통 및 보행환경 계획요소 중 선행연구들에서 공통으로 제시하고 있는 중분류항목들을 근거로 특별교통이동지원차량과 장애인들의 특성에 맞게 구조화하였다. 최종 설문지는 교통공학 전문가 2인의 검토를 통해 4가지 하위요인 각4문항씩 총16문항으로 구성하였다.

각 하위요인의 문항구성은 쾌적성(차량 내부 청결상태, 조명상태, 공간, 실내온도), 편리성(이용절차, 운행시간, 예약용이성), 경제성(이용요금, 예약 후 대기시간, 다른교통수단대비 만족감, 요금대비 서비스수준), 안전성(안전운행, 혼자이용시 안전성, 휠체어 안전장치, 전동리프트 안전성)으로 구성되었고, 신뢰도 Cronbach's α값은 쾌적성 .898, 편리성 .882, 경제성 .702, 안전성 .855로 나타났다[Table 2].

2.3.2 장애수용

정정숙[15]이 사용한 척도로 Kaiser 등[16]이 장애수용척도를 요인분석하여 개발한 '장애수용척도-단축형' 9 문항을 조아라[17]가 변안한 척도를 사용하였다. 본 연구에서는 장애인들의 이해를 돕기 위해 이중질문 1문항을

분리하여 10문항으로 수정·보완하여 사용하였다. 점수가 높을수록 장애인들의 장애수용 정도가 높다는 것을 의미하며, 본 연구에서 신뢰도는 Cronbach's α=.721로 나타났다[Table 2].

2.3.3 장애인의 삶의 질

류호경[18]이 척수장애인 삶의 질을 평가하기 위해 개발한 도구로서 일반적으로 사용되고 있는 삶의 질 척도 25문항을 탐색적 요인분석과 각 요인별 Rasch 모형을 적용해 부적합한 문항과 적용된 5점 척도의 적합도를 추정하고, 구조방정식을 활용하여 확인적 요인분석을 실시 후 잠재평균분석을 통해 검증한 17문항 3요인(만족감 8 문항, 사회성 6문항, 의식주 3문항)을 사용하였다. 본 연구의 신뢰도 Cronbach's α값은 만족감 .895, 사회성 .862, 의식주 .742로 나타났다[Table 2].

[Table 2] Questionnaire consist and Reliability

Variables		N	Cronbach's α	
			This	Prec-eding
STS Satisfaction	Comfortable	4	.898	-
	Convenience	4	.882	
	Economy	4	.702	
	Safety	4	.855	
Acceptance of disability		10	.721	.71
Quality of life	Satisfaction	8	.895	-
	Sociality	6	.862	
	Food, clothing and Housing	3	.742	

2.4 자료분석

수집된 자료는 SPSS 18.0 프로그램을 이용하여 분석하였다. 첫째, 일반적 특성과 특별교통수단 이용특성 및 관련변인들의 정도를 파악하기 위해 빈도분석과 기술통계를 실시하였다. 둘째, 설문문항에 대한 신뢰도분석을 실시하였다. 셋째, 특별교통수단 이용 만족도가 장애인의 장애수용과 삶의 질에 어떠한 영향을 미치는지 살펴보기 위해 상관분석 후 다중회귀분석(multiple regression analysis)을 실시하였다.

3. 연구결과

3.1 특별교통수단 이용특성

특별교통수단을 이용하는 장애인 가구 월수입은 100만원 미만이 40명(49.4%)으로 가장 많았고, 100만원~200만원 미만 29명(35.8%), 200만원 이상 12명(14.8%)으로 대부분 소득이 낮았다. 특별교통수단 이용회수는 월2~3회 20명(24.7%), 주2~3회 19명(23.5%), 월1회 18명(22.2%), 주1회 15명(18.5), 거의 매일 9명(11.1%) 순으로 이용자들은 매일사용하기 보다 정기적으로 이용하는 경향을 보였다. 이는 특별교통수단 이용의 주된 목적에서도 알 수 있는데 정기적으로 참석하는 병원치료가 31명(38.3%), 복지관등 복지서비스프로그램 참석을 위해서 17명(21.0%), 여가 모임활동 17명(21.0%)으로 대부분을 차지하였으며, 출퇴근과 등하교는 각각 7명(8.6%), 1명(1.2%) 뿐이었다. 또한 한번 이용할 때 대부분 왕복(69.8%)으로 이용하고 있고, 월 평균 특별교통수단 이용지출비용은 3만원 미만 지출한다가 42명(51.9%)으로 가장 많았고, 다음으로 3~5만원 미만 21명(25.9%), 5~10만원 미만 9명(11.1%) 등의 순이었다.

장애인들이 특별교통수단을 이용하는 가장 큰 이유로 응답자들은 휠체어 리프트가 장착되어 있기 때문이라는 응답이 21명(25.9%)로 가장 많았으며, 다음으로 다른 교통수단보다 저렴하다 14명(17.3%), 집에서 목적지까지 갈 수 있다 13명(16.0%), 다른 교통수단이 없기 때문 12명(14.8%), 필요시 언제나 사용 가능과 다른교통수단 보다 안전하다가 각각 8명(9.9%), 기타 3명(3.6%) 순이었다. 그리고 특별교통수단이 없을 때 주로 사용했던 이동 방법은 가족(본인)차량을 이용했었다가 33명(40.7%)로 가장 많았고, 일반택시 23명(28.4%), 사회복지기관 차량 12명(14.8%), 지인차량 11명(13.6%), 버스 2명(2.5%) 순으로 나타났다[Table 3].

3.2 연구변인 수준

분석결과 특별교통수단 만족도는 하위요인 중 쾌적성(M=3.99)과 안전성(M=3.99)의 만족도가 높았고, 다음으로 경제성(M=3.82), 편리성(M=2.96) 순으로 편리성이 가장 낮은 만족도를 나타내 특별교통지원차량을 이용하는데 있어 사전 예약제 등 이용절차에 대한 보완이 필요함을 알 수 있다. 또한 특별교통수단을 이용하는 장애인들

[Table 3] STS utilization characteristic of the disabilities (N=81, unit: million)

Category	n(%)	Category	n(%)		
household monthly income	~99	40(49.4)	average monthly expenditure	3 less than	42(51.9)
	100~199	29(35.8)		3~5 less than	21(25.9)
	200~299	7(8.6)		5~10 less than	9(11.1)
	300~	5(6.2)		10~15 less than	5(6.2)
number of STS utilization	most everyday	9(11.1)	15 more than	4(4.9)	
	2~3 times a week	19(23.5)	previous transportation way	vehicle of family(me)	33(40.7)
	1 times a week	15(18.5)		vehicle of acquaintance	11(13.6)
	2~3 times a month	20(24.7)		General Taxi	23(28.4)
	1 times a month	18(22.2)		Bus	2(2.5)
		Vehicle social welfare institutions		12(14.8)	
method of STS utilization	round trip	57(70.4)	faster than other	1(1.2)	
	one way	24(29.6)	Cheaper than other	14(17.3)	
main purpose of STS utilization	medical treatment	31(38.3)	main reason is that using STS	safety than other	9(11.1)
	commute	7(8.6)		door to door	13(16.0)
	school	1(1.2)		no other way	12(14.8)
	gathering activities	17(21.0)		always available when needed	8(9.9)
	attend welfare program	17(21.0)		Because wheelchair lift	21(25.9)
	Etc	8(9.9)		Etc	3(3.7)

의 장애수용 수준(M=3.37)도 보통 이상이었고, 삶의 질 수준도 만족감(M=3.56), 사회성(M=3.48), 의식주(M=3.37) 수준으로 보통 이상으로 나타났다[Table 4].

[Table 4] Descriptive Statistics of the Variables (N=81)

Variables		M±SD	Range
STS of Satisfaction	Comfortable	3.99±.81	1.0~5.0
	Convenience	2.96±1.17	1.0~5.0
	Economy	3.82±.80	1.0~5.0
	Safety	3.99±.75	1.25~5.0
Acceptance of disability		3.37±.56	2.20~5.0
Quality of life	Satisfaction	3.56±.75	1.25~5.0
	Sociality	3.48±.73	1.83~5.0
	Food, clothing and Housing	3.37±.56	2.33~5.0

3.3 상관관계 분석

각 변수별 상관관계를 살펴보면, 특별교통수단 만족도와 장애수용과는 아무런 상관성이 나타나지 않았다. 하지만 삶의 질의 경우 특별교통수단 만족도 중 편리성과 삶의 질의 사회성을 제외한 모든 관계에서 통계적으로 유의한 정(+)적인 상관성이 나타나 특별교통수단 만족도가 높을수록 장애인의 삶의 질이 높아진다는 것을 알 수 있다[Table 5].

3.4 특별교통수단 만족도가 장애수용과 삶의 질에 미치는 영향

특별교통수단이 장애인의 장애수용과 삶의 질에 어떠

한 영향을 미치는지 알아보고, 하위 요인들 중 중요한 변수가 무엇인지 확인하기 위하여 장애수용과 삶의 질의 하위요인을 종속변수로 하여 각각에 대하여 다중회귀분석을 실시하였다[Table 6].

먼저 각 모형 적합도를 살펴보면, 장애인의 장애수용과 삶의 질 하위요인 중 사회성을 종속변수로 한 모형 1(F=.843, p=.589)과 모형 3(F=1.929, p=.055)의 회귀선의 유의확률이 .05이상으로 회귀선이 모델에 부적합하였다.

반면, 삶의 질 하위요인 중 만족감과 의식주를 종속변수로 한 모형 2(F=3.892, p=.000)와 모형 4(F=3.506, p=.001)는 통계적으로 유의하였으며, Durbin-Watson 값이 2에 가까워 잔차들간에 상관관계가 없고 공차한계(tolerance) 값이 모두 0.1이상의 수치를 보이고 있어 독립변수 간 다중공선상에 문제가 없었다. 따라서 모형 2와 모형 4의 회귀모형은 적합하며, 그 설명력은 모형 2 35.7%, 모형 4 33.4%의 설명력을 보였다.

모형 2와 4에서 특별교통수단 만족도의 하위요인인 쾌적성, 편리성, 경제성, 안전성은 삶의 질 하위요인인 사회성과 의식주에 긍정적인 상관성이 있는 것으로 나타났으며, 이때 안전성은 만족감($\beta=.376, p<.05$)과 의식주($\beta=.408, p<.05$)에 통계적으로 유의한 정(+)적인 영향을 미치는 것으로 나타났다. 또한 특별교통수단을 이용하는 장애인들의 일반적 특성 중 공통적으로 가구월수입이 삶의 질의 만족감($\beta=.292, p<.01$)과 의식주($\beta=.254, p<.05$)에 통계적으로 유의한 정(+)적인 영향을 미치는 것으로 확인되었고, 이때 각 모형에서 안전성이 더 높은 영향을 미치는 것을 알 수 있다.

[Table 5] Correlation Matrix between Measured Variables (N=81)

Variables		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧
STS of Satisfaction	① Comfortable	1							
	② Convenience	.447**	1						
	③ Economy	.765**	.559**	1					
	④ Safety	.790**	.294**	.729**	1				
⑤ Acceptance of disability		.185	.043	.114	.098	1			
Quality of life	⑥ Self-satisfaction	.384**	.231*	.384**	.495**	.337**	1		
	⑦ Sociality	.269*	.187	.274*	.387**	.319**	.789**	1	
	⑧ Food, clothing and Housing	.397**	.272*	.361**	.462**	.286**	.656**	.610**	1

*<.05, **p<.01

[Table 6] Influencing Factors on Acceptance of Disability and Quality of Life

Variables	[Model 1] Acceptance of disability			Quality of Life									
				[Model 2] Satisfaction			[Model 3] Sociality			[Model 4] Food, clothing and Housing			
	S.E	β	t	S.E	β	t	S.E	β	t	S.E	β	t	
(Constant)	.542	-	6.372***	.622	-	2.083 [†]	.670	-	2.371 [†]	.618	-	2.749**	
Gender	.135	.030	.243	.155	.022	.213	.167	.012	.101	.154	-.153	-1.451	
Age	.066	-.016	-.121	.075	-.164	-1.505	.081	-.086	-.712	.075	-.079	-.714	
Type of Disability	.147	.099	.762	.169	.086	.783	.182	.179	1.474	.168	-.018	-.157	
Level of Disability	.142	.090	.703	.162	-.045	-.414	.175	.015	.127	.161	-.028	-.257	
Household monthly income	.078	-.159	-1.297	.090	.292	2.810**	.097	.115	1.005	.089	.254	2.399*	
Number of utilization	.054	-.228	-1.774	.062	.015	.136	.066	.054	.446	.061	-.059	-.535	
STS of Satis-f action	Comfortable	.157	.297	1.301	.180	.087	.449	.194	.012	.056	.179	.115	.583
	Convenience	.069	-.064	-.442	.079	.164	1.329	.086	.170	1.249	.079	.211	1.683
	Economy	.151	-.040	-.187	.173	.008	.043	.186	-.052	-.257	.172	-.211	-.630
	Safety	.160	-.109	-.506	.183	.376	2.051 [†]	.197	.383	1.891	.182	.406	2.175*
R ²	.108			.357			.216			.334			
F	.843			3.892***			1.929			3.506**			
Durbin-Watson	2.112			2.244			1.883			2.186			

*p<.05, **p<.01, ***p<.001

Dummy variables: Gender(Male=0, Female=1), Disability Level(1 level=0, 2 level=1)
Type of Disability(Brain Lesions=0, Physically=1)

4. 결론 및 제언

본 연구는 장애인의 사회참여와 사회적 통합을 위해 필요한 물리적 환경의 개선과 이동권의 확보를 위해 실시되고 있는 특별교통수단의 만족도를 살펴보고, 실질적으로 장애인들의 장애수용과 삶의 질에 어떠한 관계가 있는지 살펴보았다. 이에 대한 결과를 종합하면 다음과 같다.

첫째, 조사대상자의 특별교통수단 이용특성에서 이용자들은 대부분 병원치료(38.3%)나 복지관 등의 프로그램(21.0%) 또는 모임활동 참여(21.0%)를 위한 주 단위의 정기적 이동시 이용하였으며, 주로 왕복(70.4%)으로 활용하였다. 응답 이용 장애인의 가구 소득의 경우 대부분 100만원 미만(49.4%)과 100~200만원미만(35.8%)으로 소득이 낮았으며, 약80%가 월5만원 이하의 특별교통수단 이용비용을 지출하고 있었다. 또한 특별교통수단 제도가 도입되기 이전에는 대부분 가족(본인) 차량이나 일 반택시를 사용하였다고 응답하였다. 장애인들의 이용특성을 종합하면, 정기적 활동을 위해 특별교통수단 지원 차량을 이용해야 함에도 불구하고 소득대비 지출비용은 가계에 부담을 가져다 줄 수 있다. 따라서 장애가구의 소

득과 이용요금과의 상관성을 살펴보고 장애인들의 실질적 부담을 줄여줄 필요가 있다.

둘째, 특별교통수단 이용 장애인들의 만족도에서 특별교통수단 차량의 휠체어 사용과 관련된 안전성에 대한 만족도가 가장 높게나와 이동이 불편한 장애인들에게 꼭 필요한 제도임을 알 수 있다. 반면 차량을 이용하기 위한 이용절차(사전 예약제, 예약 및 운행시간)와 관련된 편리성에서 가장 낮은 만족도를 보여 이용절차에 대한 보완이 필요함을 시사한다. 또한 특별교통수단 이용 장애인의 장애수용 정도와 삶의 질이 보통이상으로 나타나 백은령[6], 서은경[7]의 연구결과를 뒷받침하고 있다. 따라서 장애인들이 좀 더 편하게 이용할 수 있도록 예약제에 대한 시스템 정비와 특별교통수단 지원차량을 이용할 수 있는 접근성을 강화하여 장애인의 실질적으로 이동권에 대한 확보를 통해 삶의 질을 향상시킬 필요가 있다.

셋째, 장애수용과 삶의 질을 종속변수로 특별교통수단 만족도의 영향을 살펴보기 위한 회귀분석 결과 특별교통수단 만족도와 장애수용과는 통계적으로 유의한 상관성을 나타나지 않았다. 하지만 특별교통수단 만족도 하위 요인 중 휠체어 리프트 및 안전운행과 관련된 안전성의 만족도가 높을수록 삶의 질의 하위 요인 중 만족감(β

=.376)과 의식주($\beta=.406$) 수준이 높아지는 것을 확인하였고, 통계적으로 유의미하였다. 또한 이때 일반적 특성 중 가구 월 소득도 특별교통수단 만족도에 통계적으로 유의한 영향을 미치는 것으로 확인되었다.

이상의 연구결과를 바탕으로 특별교통수단 이용 장애인들의 장애수용과 삶의 질을 향상시키기 위해 다음과 같이 제언한다.

무엇보다도 우선, 특별교통수단 안전성이 높을수록 삶의 질(만족감, 의식주) 만족도가 높아지는 것을 알 수 있듯이, 그리고 특별교통수단 차량을 이용하는 이유로 휠체어 리프트의 장착을 가장 큰 이유로 뽑은 것처럼 장애인들의 발이 되어주는 휠체어를 동반하여 안전하게 이동이 가능한 특수차량의 지원이 절실하다는 것을 알 수 있다. 특히 제주특별자치도의 경우 2013년도 상반기 이용 실적 1만7천735명(하루평균 98명)으로 지난해 같은 기간 이용객 1만420명(하루평균 57.9명)에 비해 70.2%가 늘어나는 추세[19]로 장애인들의 특별교통수단 이용 욕구는 더욱 높아지고 있다. 하지만 2013년 현재 22대(법정대수 39대) 밖에 운영되고 있지 않아 장애인들의 이동권에 대한 욕구를 반영하지 못하는 실정이다. 따라서 적어도 각 지역별 법정대수를 확보하기 위한 노력과 예산 확보가 필요하다.

둘째, 장애인의 경우 특별교통수단을 병원치료나 복지관 등의 재활프로그램 서비스를 이용하기 위해 왕복으로 이용하는 경향을 보인다. 그러나 장애 가구의 소득이 낮아 이용요금에 대한 부담으로 인해 자주 사용하지 못하고 있는 실정으로 장애인들의 가계 부담을 덜어주고 장애인들의 사회성을 강화하고 재활 의지를 향상시키기 위해 특별교통수단 지원차량에 대한 이용요금의 구간별 차등화 또는 가계소득별 이용요금의 차별화 등의 제도를 도입하여 보완할 필요가 있다.

셋째, 특별교통수단을 이용하는 장애인들은 휠체어 리프트차량에 대한 안전성을 높게 평가하고 있지만 차량을 이용하기 위한 예약 및 이용절차는 가장 낮은 만족도를 보였다. 또한 설문조사시 일부 응답자들은 조사자에게 ‘당일 예약이 어렵다.’, ‘콜센터 전화 대기시간이 너무 길다’ 등의 이야기를 하였다. 따라서 현재 운영되고 있는 사전 예약제의 보완으로서 이용예약에 대해 이용시간이 겹칠 경우 후순위 접수자에게 이용시간의 중첩사항을 미리 알려 예약 시간을 조정하여 재접수하도록 하고, 예약 운행 차량의 10~20%를 당일 운행차량으로 배정하여 부득

이 응급상황이나 급한 일로 인하여 당일 사용하고자 하는 장애인들에게 이용이 가능하도록 제도적으로 보완할 필요가 있다.

넷째, 특별교통수단 이용 대상자 및 운영 등에 대한 규정이 있음에도 불구하고 지켜지지 않을 수 있기 때문에 이용대상자에 대한 사전 등록제를 마련하여 복지카드 등을 탑승시 확인하지 않아도 예약시 콜센터에서 자동으로 확인할 수 있도록 하는 지원시스템과 제도를 정비하는 것이다. 이는 콜센터 상담원과의 상담 전화 대기시간을 줄이고 불필요한 마찰도 제거할 수 있다.

본 연구가 특별교통수단 이용 장애인에 어떠한 영향을 미치는지 살펴본 실질적인 조사연구임에도 불구하고 조사대상자가 제주특별자치도에 한정되었으며, 표본수가 적어 전체 이용 장애인들에게 일반화하기에는 한계가 있다. 이를 뒷받침하기 위해 추후 특별교통수단의 효과를 살펴보기 위한 다양한 후속 연구가 필요하다.

References

- [1] K. S. Ko., Status and Policy Directions of the Disabled Welfare Policy, *Health-welfare Policy Forum*, 153, pp.2-4, 2009.
- [2] Y. C. Byun., Prospect and Issues of The Disabled Long-term-care Insurance System. *Sarangsae center for Independent Living symposium*, pp.12-32, 2009.
- [3] B. G. Gu., *Education for Children with Physical Disabilities*, pp.1-660, Seoul: Sigma Press, 2007.
- [4] C. D. Huh., & J. Y. Shin., The Current State of Mobility Rights for Disabled Persons in Korea and Its Direction for Improvement. *Journal of Rehabilitation Research*, 15(3), pp.1-25, 2011.
- [5] S. J. Kwon., For the Convenience of the Disabled, all this Convenience-Evaluation and Challenges of Facilities for the Handicapped, *Welfare Trend*, 46, pp.20-23, 2002.
- [6] E. R. Paik., *A Study on the Factors Affecting Quality of Life of the Physically Disabled Persons-Focused on the environmental factors and the degree of social integration*, Dept. of Social Welfare, Graduate School of the Catholic University, Doctoral Dissertation, 2003.
- [7] E. G. Su., *The Actual Condition of the Handicapped Home Visiting Service and the Effect on the Quality of Life of the Handicapped*, Dept. of Social Welfare, Graduate School of Public Administration, Kaya

University, Dissertation of Master's Degree, 2007.

[8] M. S. Jung., H. T. Yang., S. J. Ko., S. H. Noh., H. C. An., N. Y. Sung., & J. C. Hyun., *Social Welfare for The Disabled*, Gyeonggi: Hakhyunsa, 2007.

[9] J. H. Sul., Y. S. Shin., & I. K. Park., *Improvement Measures in the Welfare Transportation Services for the Mobility Handicapped and Elderly People*, The Korea Transport Institute, 2004.

[10] S. H. Lee., A Study on the Transportation Policy for the Mobility Handicapped Using Satisfaction Level, *Journal of Seoul/City Research*, 10(1), pp.197-208, 2009.

[11] K. S. Nam., *Introduction Policy of Special Transportation System for the Rural Area Chung-ju*, Dept. of Urban Planning & Engineering, Graduate of Engineering, ChungJu National University, Dissertation of Master's Degree, 2011.

[12] S. G. Kim., & H. J. Cho., A Study on the Operation and Utilization status of the Special Transport Systems for the Transportation Vulnerable, *Korean council of Physical & Health Disabilities*, 55(3), pp.185-211, 2012.

[13] S. A. Cha., A Study on Policy and Act Making Process History of The Act on Accommodation Promotion of the Disabled, the Elderly and Pregnant Women, *Journal of Law on Social Security*, 2, pp.65-124, 2012.

[14] Y. T. Kim., & Y. H. Jeon., A Study on the Status of Facilities for the Disabled and the Effect of Employment, *Disability & Employment*, 23(2), pp.141-163, 2013.

[15] J. S. Jung., *A Study on Psychological Factors Influencing Depression and Disability Acceptance and the Efficacy of Short-Term Psychological Intervention for People with Spinal Cord Injury*, Dept. of Psychology, Graduate School of Korea University, Doctoral Dissertation, 2013.

[16] B. J. Kaiser., S. B. Wingate., C. M. Freeman., & J. L. Chandler., Acceptance of Physical Disability and Attitudes Toward Personal Appearance, *Rehabilitation Psychology*, 32(1), pp.51, 1987.

[17] A. R. Joh., *A Study of the Influence of Self-Awareness on the Depression and Acceptance of Disability-Focusing on Physical Disabled*, Dept. of Psychology, Graduate School of Yonsei University, Dissertation of Master's Degree, 1997.

[18] H. G. You., *Development of Scale to Measure Quality of Life for Persons with Spinal Cord Injuries*, Dept. of Physical Education, Graduate School of Korea National Sport University, Doctoral Dissertation, 2013.

[19] Yonhapnews, For Disabled Call Taxi in Jeju, Traffic Bridge, <http://www.yonhapnews.co.kr>, 2013. 8.7.

고 관 우(Kwan-Woo Ko)

[정회원]



- 2004년 2월 : 제주한라대학교 물리치료과 졸업(보건전문학사)
- 2007년 2월 : 한국방송통신대학교 교육학과 졸업(교육학사)
- 2009년 2월 : 제주국제대학교(구 탐라대학교) 사회복지대학원 졸업(사회복지학석사)
- 2014년 2월 : 제주대학교 대학원 행정학과 박사 수료
- 2004년 6월 ~ 2014년 3월 : 제주장애인요양원
- 2014년 3월 ~ 현재 : 제주대학교 행정학과 강사

<관심분야>

장애인복지, 보건·복지 정책, 지역사회복지

황 경 수(Kyung-Soo Hwang)

[종신회원]



- 1993년 2월 : 서울대학교 환경대학원(도시 및 지역계획 석사)
- 1997년 2월 : 서울시립대학교(교통공학 박사)
- 2004년 8월 ~ 현재 : 제주대학교 행정학과 교수

<관심분야>

교통행정, 도시행정, 문화행정, 협상론