장애인 이동권 지역사회 확대 CSR 제안: K기업 사례를 중심으로

구본현*, 진수*, 이승아*, 전순영**
*한국교통대학교 융합경영전공 학사과정
**한국교통대학교 융합경영전공 교수
e-mail:*newclass96@naver.com, **syjun@ut.ac.kr

A Proposal for CSR Activities to Expand the Right of Mobility for the Disabled in C City : Focusing on K Enterprises

Bon-hyun Gu*, Soo Jin*, Seung-a Lee*, Soonyoung Jun**
*Bachelor's Course in Dept. of Convergence Management,
Korea National University of Transportation
**Professor in Dept. of Convergence Management,
Korea National University of Transportation

요 약

본 논문은 기업의 사회적 책임(CSR)에 대한 K기업의 S구 희망차 서비스를 분석하고 이를 C시에 적용하여 장애인 이동권의 지역사회 확대방안을 제시하려고 한다. 본 연구의 진행배경이 되는 기업의 사회적 책임의 변화와 장애인 이동권의 문제를 통해 K기업의 'S구 희망차 서비스'를 적용을 제안하는 방식으로 확장하였다. 이어 K기업의 S구 희망차 서비스 분석과 C시의 이동권 현황을 분석하고 지역사회 적용방안과 C시 희망차 모델을 제시하였다. 따라서 본 연구를 통해 C시 희망차 서비스 도입을 통해 장애인 이동권의 지역사회 확대를 제안 하고자 한다. 이러한 기업의 CSR활동을 통해 이동권의 확대가 이루어지는 효과를 기대할 수 있다.

1. 서론

기업의 사회적 영향력이 증대되는 동시에 기업의 사회적 책임(Corporate Social Responsibility, 이하 CSR)도 커지고 있다. 과거에는 주주의 이익을 극대화하는 경제적 책임에만 집중했다면, 현재는 넓은 범위의 책임성을 갖고 사회적 가치를 창출해야지만 사회적 지지를 얻을 수 있다(김미나 등,2019)[1]. 기업의 미래가 기업을 둘러싼 환경을 어떻게 관리하느냐에 달려있다는 점을 고려 할 때 CSR은 기업의 생존과 성과를 위해 중요한 문제가 되었다(정홍준 등, 2019)[2].

2001년 1월, 오이도역 수직형 리프트 추락사고로 장애인이 사망하는 사건은 억눌렸던 장애인들의 분노를 터뜨리는 계기가 되었다. 지하철 선로를 점거해 열차를 막아서고, 몸에 사슬을 걸고 버스와 도로를 점거하고, 천막농성과 단식농성에 이르기까지 휠체어를 탄 중증장애인들의 시위는 몇 년 동안이나 강력하게 전개되었다.(남명준, 2013)[3]. 이후 2022년 4월 21일부터 4월 22일까지 2일간 출근길 지하철에서 장애인 단체의 이동권 시위가 이어졌다. 장애인 단체는 역사 내 엘리베이터 설치, 저상버스 도입 등을 요구해 왔으나 20년째 장애인의 이동권 공약은 지켜지지 않았다.

이에 본 연구는 위와 같은 문제에 제안을 통한 개선방안을 제시하기 위해 K기업의 이동지원 서비스를 통한 CSR 활동에 대해 연구하고자 한다. C시의 희망차 서비스는 기존 이동약자 서비스와는 달리 이용 대상 기준을 대폭 완화함과 동시에 이용 요금 역시 기존 대비 합리적인 수준을 유지한다. 따라서 이전에 서비스 되었던 S시 희망차 서비스 모델을 C시에 적용해보고자 한다.

2. K기업의 S구 희망차 분석

[그림 1]과 같은 S구 희망차는 기존 이동약자 택시 대비 이용 대상 기준을 완화했다. 기존의 장애인 콜택시들은 대부분 보행 장애를 동반한 중증 장애인이거나 만 65세 노약자도 휠체어를 이용하는 경우에 한해서만 탑승할 수 있었지만 , S구 희망차 서비스는 혼자서는 이동이 불편한 장애인(장애등급이 없는 장애인 포함), 대중교통 이용이 어려운 50세 이상의 노약자, 부상으로 인한 일시적 교통약자, 노인장기요양 등급판정을 받은 65세 어르신 분 등 이동지원이 필요한 S구민은 모두 지원이 가능하다.

[그림 1] S구 희망차 서비스 차량

기본 요금은 편도 기준으로 S구 내에서 5㎞ 이하 거리 이동하는 경우 1200원, EP구·MP구·JR구등 10㎞ 이내 인근 자치구로 이동하는 경우 2300원이다. 이후 장거리 이동 시에는 기본요금에 1㎞당 100원씩 요금이 추가되며, 이동 거리에 따른 이용 금액은 서비스 예약시 콜센터를 통해 사전 확인이 가능하다.

서대문 희망차의 최대 수용 가능 인원은 휠체어 이용자 1명을 포함해 최대 5명이며, 운영시간은 평일 오전 8시부터 오후 5시까지 이용 가능하다. 또한, 이용을 원하는 경우에는 콜센터나 홈페이지를 통해 사전예약을 하고 서비스 이용 후 현장에서 현금 또는 카드로 결제가 가능하다.

3. C시의 이동권 문제점

C시가 속해있는 CB도의 저상버스 도입률은 매우 낮다. 국토교통부 통계에 따르면 CB도 지역 저상버스 도입률은 2020년을 기준으로 20.1%이다. 전국 평균 27.8%에 한참 못 미치는 비율로 매우 낮은 수치이다. 그렇다 보니 C시의 저상버스 도입률 또한 부족하고 실제 대수는 3대에 불과하다.

물론 C시에서 22년 상반기 수소 저상버스를 투입할 예정이라고 발표 했지만, 수소충전소가 아직도 지어지지 않아 도입이 지연되고 있다. 또한, 급할 때 이용하는 장애인 콜택시도 문제가 많다. 충주시는 장애인 콜택시가 하루 전 예약제로 운영되고 있으나 예약이 원활하게 되지 않는다는 것이다. 이후 오후 9시 30분이면 운행이 종료되며 야간운행은 하지 않는다. 또한, 충주시 관내만 이동 가능한 것도 문제이다. 관외운행은 청주 충북대학교 병원, 원주 세브란스병원, 서울 3차 종합병원 등 병원 이동으로만 제한한다. 이마저도 3일 전에 예약해야 하고, 시범운행이라 사라질 수도 있다는 문제점을 가지고 있다.

3.1 장애인 콜택시 대수

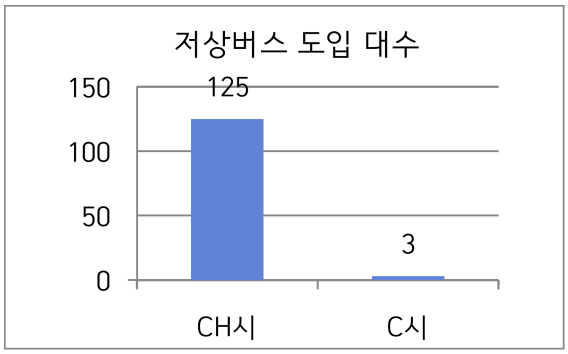
아래 [표 1]를 보면 인접 도시의 총 장애인 콜택시 수는 50대이다

도시	C시	CH시
대수	21대	50대

[표 1] C시 대비 인접지역 장애인 콜택시 대수

이에 반해 C시는 CH시의 절반도 못 미치는 장애인 콜택시를 보유하고 있다. 아무리 인구에 대비하여 적은 대수를 보유하고 있다고 하여도 C시의 인구로 따져보았을 때 매우적은 수이다. 장애인 콜택시를 부르면 대기시간이 평균 26분이라고 하지만, 교통 혼잡 시간에는 1시간 반이나 그 이상을 기다려야 탑승이 가능하다. 하물며 CH시의 택시의 수 또한 다른 지역과 비교하면 적은 수준이다.

3.2 저상버스 도입 현황



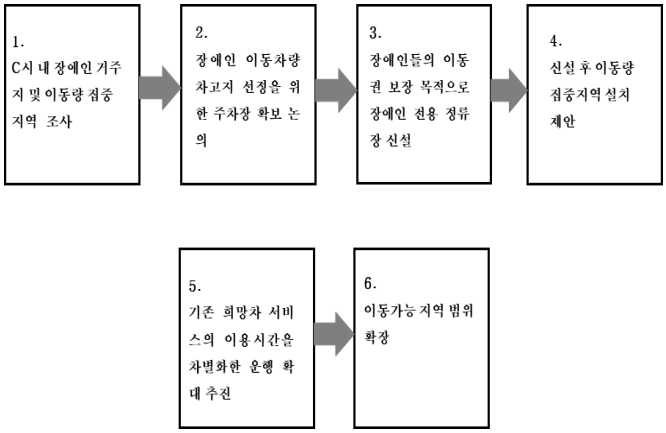
[그림 2] C시 대비 인접지역 저상버스 대수

위의 그림 2와 같이 C시(장애인 인구수 13,441명)는 3대의 저상버스를 도입하고 있다. 인접 도시인 CH시(장애인 인구수 39,749명)와 비교해보자면 각각 3대와 125대로 많은 차이를 보인다. 장애인 인구수 대비 C시의 저상버스 대수는 CH시 대비 2.4%에 불과하다. 상황들을 종합해 봤을 때, C시의 장애인 이동수단이 부족하여 이동하는데 어려움을 겪고 있다는 것을 알 수 있다. 이에 따른 적용방안을 제안하려 한다.

3.3 지역사회 적용방안

K기업의 '희망차 서비스'를 특정 지역에 국한하지 않고, C시와 업무협약(MOU)을 체결 후 장애인 이동권 확대가 필요한 지역사회에 [그림 3]과 같은 단계적 방식을 적용시킨다.

먼저 C시 내 장애인 주 거주지역과 장애인 이동량이 많은 지역을 조사한다. 이후 지방자치단체와의 협업을 통해 장애인 이동차량 차고지 선정을 위한 주차장 부지 확보를 위해 논의 한 후 더해 거동이 어려운 장애인들의 이동권을 보장하기



[그림 3] 지역사회 적용방안

위한 찾아가는 서비스의 부가적 운영을 지원한다.

그리고 장애인들의 이동권 보장 목적으로 장애인 전용 정류장을 신설한다. 신설 후 사용률이 저조한 상황에 대비해 혹시 모를 재정 악화를 최소화하기 위해 먼저 조사했던 이동량 집중 지역 위주로 장애인 전용 정류장을 설치한다.

기존 희망차 서비스의 이용시간은 평일 오전 8시부터 오후 5시까지 운영하며 주말과 공휴일은 휴무한다. 이점을 개선하여 C시 희망차 서비스는 야간운행 등 운행시간을 늘려 차별화 된 운영 확대를 추진한다.

마지막으로 이동 가능 지역 범위를 확대해 기존 S구 희망차는 인근 자치구로 제한되었다면 C시 희망파는 지자체와의 협력을 통해 이용가능 지역을 넓혀 이동권을 확대한다.

이를 통해 교통약자들의 삶의 질 향상과 사회참여 증진, 보호자들의 돌봄 부담 완화 등 공익적 가치 실현을 위해 이동서비스 전문기업인 K기업과 지방자치단체가 협력해 C시에'희망차 서비스'적용을 제안한다.

4. 결론

K기업은 택시와 버스와 같은 이동수단과 관련하여 다양한 시스템들과 함께 서비스 개발에 노력하고 있다. 또한 주된 업종이 운송업이며 인적자원의 비중이 큰 특징을 고려하여 기업 종사자, 공급자 개개인들의 복지에도 박차를 가하고 있다. 이러한 기업의 행보에 착안하여 기존에 K기업에서 시행하고자 했던 S시 희망차 서비스를 C시에도 적용할 수 있도록 제안하였다.

S시 희망차 서비스는 이전의 미흡했던 장애인 이동권 논의를 보완했지만 문제점은 여전히 존재한다. 운행 시간은 평일 오전 8시부터 오후 5시까지이며 주말과 공휴일은 휴무이고 운행지역이 인근지역에 한정되어있다. 또한 서비스를 이용하려면 하루 전에 예약을 해야 한다. 이러한 문제점을 해결하기 위하여 충주시 지자체와 연계해 K사의 앱을 이용하여 직접 찾아가는 서비스와 같이 인터넷사용이 어려운 장애의 정도가 심한 자들도 이용할 수 있도록 한다. 운행시간도 격일 단위로 추가운행을 하거나 휴무일에도 현재 시행하고 있는 대형마트 의무 휴무제를 참고하여 한 달에 격주로 2번으로 확대하는 방안도 참고할 수 있다.

장애인 이동권 논쟁은 지난 20년간 지속되어 왔으나 문제해결의 측면에서는 매우 미흡하였다. 보다 현실성 있도록 단순히 차량만 증원 하는 것이 아닌 서비스의 구체적인 측면을 개선하는 것이 가장 중요한 부분이라고 판단하였다. 장애인들의 이동권을 보장하기 위해 지역사회와 기업이 연계한다면 그 효과는 배가 될 수 있다.

참고문헌

[1] 김미나・주경진・백기복(2019), “국내 윤리적 리더십 연구의 현황과 과제”, 윤리경영연구, Vol.19, No.2, p.85-124.

[2] 정홍준・노세리・송민수(2019), “한국 대기업의 사회적 책임의 진화: 시혜적 접근에서 전략적 선택으로”. 윤리경영연구, Vol.19, No.2, p.125-149.

[3] 남명준, 장애인 이동권의 현황과 과제, 복지동향, 2013.4, p.22

[4] 브런치, 카카오모빌리티 서대문 희망차, https://brunch.co.kr/@kakaomobility/102, 2022.5.13

[5] 정윤아, 카카오모빌리티, 이동약자를 위한 '서대문 희망차' 선보여, 뉴시스, 2022.04.20.

[6] 진기훈, “1시간 기다려야 타는 저상버스”장애인 이동권 ‘제자리걸음’,CJB 청주방송, 2022.04.19

[7] 하민지·이슬하,점심시간 장콜 운행 안 해… 충청권 장애인 이동권 심각, 비마이너, 2022.03.11.

[8] 이승엽, "함께 달리겠다"는 카카오모빌리티... 기사 처우 개선 등에 500억 투입, 한국일보, 2022.04.07.

[9] 박종일 , 교통약자 이동 지원 '서대문 희망차' 운행 개시, 아시아 경제, 2022.04.22.