보도자료

"공익법단체 두루, '시외이동권 사건' UN 개인진정 제기"
한상원
t. 02-6200-1923 e. hansw@duroo.org

두루 DUROO.

수신자	각 언론사
발신일	2026. 8. 4.
보도	즉시보도
담당	한상원 (공익법단체 두루, 02-6200-1923, hansw@duroo.org)

총 3장

'시외이동권 사건' UN 개인진정 제기

"12년 소송 끝에도 휠체어 탑승 가능한 시외버스 '0대'"
장애인 시외이동권 침해 UN 장애인권리위원회 개인진정 제기

■ 보 도 문 ■

휠체어 이용 장애인들이 **시외버스와 광역버스를 이용할 수 없는 구조적 차별에 대해 2026년 8월 5일 유엔 장애인권리위원회(CRPD Committee)에 개인진정을 제기한다.** 개인진정은 유엔 장애인권리협약 선택의정서에 따른 국제인권구제절차로, 국내에서 이용 가능한 구제절차를 모두 거쳤음에도 협약이 보장하는 권리를 충분히 구제받지 못한 경우 **유엔 장애인권리위원회에 권리침해의 구제를 요청하는 절차**다. 진정 당일인 **8월 5일 오전 10시 30분**, 서울 종로구 서린동 서울글로벌센터에 위치한 **유엔인권최고대표사무소(OHCHR) 서울사무소 앞**에서 개인진정 제기의 취지와 정부에 요구하는 제도개선 방안을 밝히는 기자회견을 진행한다. 이번 개인진정에는 **법무법인 지평, 법무법인 태평양, 공익법단체 두루**가 진정인들의 대리인으로 참여한다.

한상원
t. 02-6200-1923 e. hansw@duroo.org

법원도 '차별' 인정했지만, 12년 소송의 결과는 단 7개 노선

진정인들은 2014년 3월 고속버스를 포함한 시외버스와 광역버스에 휠체어 탑승설비를 설치할 것을 요구하며 국가·지방자치단체와 버스운송사업자들을 상대로 차별구제소송을 제기했다. 대법원은 2022년 버스사업자가 휠체어 탑승설비를 제공하지 않은 것이 장애인차별금지법상 차별행위에 해당한다고 인정하였다. 그러나 적극적 조치의 범위를 정하면서 장애인 당사자가 해당 노선을 이용할 **"구체적·현실적 개연성"**을 입증해야 한다는 기준을 제시했다. 이후 파기환송심은 이 기준에 따라 휠체어 탑승설비 설치 대상 노선을 단 7개로 제한했고, 2026년 대법원의 심리불속행 판결로 국내 소송절차가 종결되었다.

그러나 **대중교통은 앞으로 어느 노선을 이용할지 미리 입증한 사람만 이용하는 교통수단이 아니다.** 비장애인은 친구를 만나거나, 여행을 가거나, 출장을 가거나, 병원과 문화시설을 방문하기 위해 버스를 이용하면서 자신이 그 노선을 이용할 '구체적·현실적 개연성'을 증명할 필요가 없다. 이동의 필요는 일상 속에서 언제든 새롭게 발생하기 때문이다. 그럼에도 장애인에게만 특정 노선을 이용할 가능성을 미리 증명하도록 요구하는 것은 장애인의 이동권을 비장애인과 동등한 권리가 아닌, 예외적으로 허용되는 시혜로 취급하는 것이다. **이동권은 가족 방문이나 출퇴근 노선에 한정되는 권리가 아니다. 비장애인이 버스를 타고 어디든 갈 수 있듯이 장애인도 미리 예측할 수 없는 일상과 사회생활 속에서 필요할 때 대중교통을 이용할 수 있어야 한다.**

더욱이 이러한 기준이 유지되는 한 다른 지역에 살거나 다른 노선을 이용하려는 장애인은 자신의 이동권을 보장받기 위해 다시 개별 소송을 제기해야 한다. 실제 전국 각지에서 후속 소송이 이어지며 **동일한 구조적 문제를 두고 장애인 당사자와 버스사업자 모두에게 불필요한 반복 소송이 강제**되고 있다. 설령 소송에서 승소하더라도 **당사자기 이사를 하거나 직장을 옮기는 경우에는 기존 판결에 따른 구제마저 사실상 무의미해져 다시 권리구제절차를 밟아야 하는 불합리한 상황**까지 발생한다.

12년이 지났지만 휠체어 이용 가능한 시외버스는 여전히 '0대'

무엇보다 중요한 것은 **12년에 걸친 소송에서 법원이 차별을 인정했음에도 진정인들의 현실은 달라지지 않았다는 점**이다. 현재 대한민국에서 휠체어 이용자가 탑승할 수 있는 시외버스는 단 한 대도 운행되고 있지 않다. 정부는 2019년 휠체어 탑승설비를 갖춘 시외버스 시범사업을 실시하였으나 코로나 시기를 거치며 사실상 중단되었다. 현재 운행되는 시외버스는 모두 휠체어 탑승설비가 없는 고상버스로, 휠체어 이용 장애인은 여전히 시외버스 이용에서 전면적으로 배제되어 있다.

이러한 현실의 가장 큰 책임은 개별 버스사업자가 아니라 **시외·광역버스의 접근성을 보장할 법·제도적 의무를 장기간 방치해 온 대한민국 정부에 있다.** 교통약자법 제3조는 교통약자가 모든 교통수단을 차별 없이 안전하고 편리하게 이용할 수 있도록 이동권을 보장하고 있고, 시행령 역시 새로 도입되는 버스에 휠체어 탑

한상원
t. 02-6200-1923 e. hansw@duroo.org

승설비를 설치하도록 의무화하고 있다. 그럼에도 정부는 하위 규범인 시행규칙에서 시외버스와 광역버스의 휠체어 탑승설비 설치를 선택사항으로 규정하여 상위 법령의 취지를 유명무실하게 만들었고, 이러한 제도적 차별을 20년 이상 방치해 왔다. 그 결과 버스사업자는 휠체어 탑승설비를 갖추지 않은 차량을 계속 도입·운행할 수 있었고, 휠체어 이용 장애인은 시외 이동에서 구조적으로 배제되어 왔다.

정부는 이러한 문제를 충분히 인식하고도 실효적인 개선조치를 취하지 않았다. 국가인권위원회와 유엔 장애인권리위원회는 2014년 이후 반복하여 대한민국 정부에 시외버스 등 대중교통에서 휠체어 이용 장애인의 접근성을 보장할 것을 권고하였고, 특히 유엔 장애인권리위원회는 2022년 시외·고속·광역버스를 포함하여 휠체어 접근 가능한 버스를 확대할 것을 명시적으로 권고하였다. 그럼에도 정부는 시외이동권을 보장하기 위한 실질적인 법령개선안도, 구체적인 이행계획도, 이를 뒷받침할 충분한 예산도 마련하지 않았다. **이처럼 휠체어 이용자가 시외버스를 단 한 대도 이용할 수 없는 현 상황은 국가가 만들어 제도적 차별**의 결과이다. 대한민국 정부는 더 이상 장애인 개개인의 소송에 문제 해결 책임을 전가해서는 안 된다.

"새로 도입하는 버스부터 모두 접근 가능하게 해야"

유엔 장애인권리협약 제9조는 장애인이 비장애인과 동등하게 교통수단을 이용할 수 있도록 접근성을 보장하고, 공공 및 민간 서비스에 적용되는 접근성 기준을 마련·시행할 국가의 의무를 규정하고 있다. 휠체어 이용자가 시외·광역버스를 이용할 수 없는 현 상황은 이러한 의무에 위배된다. 따라서 앞으로 새로 도입하거나 교체하는 시외·광역버스는 모두 저상화하거나 휠체어 탑승설비를 갖추도록 의무화해야 한다. 기존 버스도 연차별 목표와 이행기한을 정해 단계적으로 접근성을 확보해야 한다. 협약상 접근성 의무는 새롭게 도입되는 서비스에는 처음부터 적용되어야 하며, 기존 서비스 역시 충분한 자원과 명확한 책임·감독체계 아래 단계적으로 개선되어야 한다. 전체 차량의 접근성이 확보될 때까지는 예약제 등 보완수단을 통해 필요한 노선을 실제 이용할 수 있도록 하되, 이는 완전한 접근성이 실현될 때까지의 한시적 조치여야 한다.

진정인들은 이러한 접근성의 부재가 협약 제9조뿐 아니라 평등과 비차별을 보장한 제5조에도 위배된다고 주장한다. 비장애인은 필요할 때 자유롭게 시외·광역버스를 이용할 수 있지만, 휠체어 이용 장애인은 교통체계 자체에서 배제되고 있기 때문이다. 또한 접근성 보장을 위한 법률·정책을 마련하고 민간 운송사업자의 의무 이행을 규제·감독해야 할 협약 제4조상 국가의 일반적 의무도 충분히 이행되지 않았다.

이에 진정인들은 **유엔장애인권리위원회가 대한민국 정부에 시외·광역버스 접근성을 위한 구체적이고 강제력 있는 법적 기준과 이행기한을 마련하고, 필요한 예산을 확보하며, 이행을 지속적으로 감독·제재할 체계를 구축하도록 권고해줄 것을 요청**한다. 아울러 **정부는 장애인의 시외이동권 침해 현실을 직시하고, 관련 법령과 정책을 개선하여 시외·광역버스의 접근성 보장에 즉시 나설 것**을 촉구한다.

한상원
t. 02-6200-1923 e. hansw@duroo.org

■ **기자회견 개요**

- **일시:** 2026. 8. 5.(수) 오전 10:30
- **장소:** 서울 종로구 서린동 유엔인권최고대표사무소(OHCHR) 서울사무소 앞(서울글로벌센터)
- **내용:** 장애인 시외이동권 침해에 관한 유엔 장애인권리위원회 개인진정 제기 및 정부의 법·제도 개선 촉구
- **공동주최:** 법무법인(유) 지평, 공익법단체 두루, 법무법인(유) 태평양, 재단법인 동천, 장애우권익문제연구소, 전국장애인이동권연대, 장애인차별금지추진연대, 한국장애포럼(KDF)

이번 개인진정은 **12년에 걸친 국내 소송에도 불구하고 여전히 휠체어 이용자가 시외버스를 단 한 대도 이용할 수 없는 현실**과, 이러한 **제도적 차별의 해소를 장애인 개개인의 소송에 전가해 온 대한민국 정부의 책임을 국제사회에 묻는 절차**입니다. 기자 여러분의 많은 관심과 취재를 부탁드립니다. (끝)